auto motor und sport

Heft 10 11. Mai 1977 DM 2.50 E 1418 DX

Gürtelreifen
Welche Marke für welchen Wagen?

Auf der IAA 1977
Neue Autos von Alfa bis VW



2. Preis: BMW R 100 RS



3. Preis: Renault 4 Safari



4. Preis: Yamaha DT 400



1. Preis: Ein einmaliges VW Cabrio im Wert von 35000 Mark

Großer Leser-Wettbewerb
Gesucht: die besten Auto-Kenner
100 Fragen – 100 Preise

...neu entdeckt in Bahlsens Probierstube



Bahlsens Probier Stube



Schmücker sollte Leiding danken


Ferdinand Simoneit

1976 baute das Volkswagenwerk unter Generaldirektor Toni Schmücker 2,1 Millionen Autos – Schmücker buchte damit einen Gewinn von einer Milliarde Mark. 1974 hatte Schmücker-Vorgänger Rudolf Leiding zwei Millionen Wagen gebaut – er machte dabei einen Verlust von 800 Millionen Mark. Schmücker gilt als der Größte; die 900 000 Aktionäre von VW kriegen nach zwei dividendenlosen Jahren erstmals wieder Aktiengewinn: zehn Prozent. Wieder werden die Aktionäre begeistert „Uns' Toni" jubeln und behaupten, er habe mit der gnadenlosen Entlassung von 25 000 VW-Arbeitern die Gewinn- und Tendenzwende geschafft. Ich aber sage, daß Schmückers heutiger Milliarden-Sieg ohne Leidings damaligen Millionen-Verlust nicht denkbar wäre. Der gestürzte Leiding legte den Grundstein zum Denkmal Schmücker.

Schmücker glänzt heute mit dem Dauerläufer Golf, von dem er täglich 2450 Stück baut und verkaufen kann. Der Golf ist ein Bestseller und kann als würdiger Käfer-Nachfolger apostrophiert werden – aber den Golf hat Leiding in seiner Amtszeit in knochenhartem Kampf erst durchgesetzt, als er den ausersehenen Käfer-Nachfolger killte, den EA 266 – EA steht in Wolfsburg für Entwicklungsauftrag.

Kurt Lotz, Nordhoffs Nachfolger und Leidings Vorgänger, hatte den EA 266 bei Porsche 1968 in Auftrag gegeben, bei jener Firma, die schon das Weltrekord-Auto Käfer konstruierte. Vorgaben: 1,2 bis 1,6 Liter Hubraum, 60 bis 108 PS Leistung, 150 bis 180 km/h schnell – vor allem aber ein Erfolgswagen wie der legendäre Käfer. Porsches Entwicklungsboß Ferdinand Piëch, heute erster Entwickler bei der VW-Tochterfirma Audi NSU, ging ans bestellte Werk mit dem Ehrgeiz, den Käfer-Nachfolger zu bauen. Zur gleichen Zeit begann in Wolfsburg eine Parallel-Arbeit: die Entwicklung eines Wagens, der den EA 266 einmal ablösen sollte. Unter dem Einfluß von Porsche legte sich der Nicht-Automann Lotz auf den mit einem Mittelmotor bestückten EA 266 fest. Die Weichen waren gestellt: Der Porsche-EA 266 sollte Nachfolger des Porsche-Käfer werden, von dem bis heute mehr als 19 Millionen Stück gebaut wurden.

In Handarbeit – so heißt es heute in Wolfsburg – hämmerte Porsche 62 fahrfertige Prototypen vom EA 266 zusammen, wobei die Arbeitskosten allein rund 16 Millionen Mark betragen haben sollen; außerdem wurden noch einige Dutzend Rohkarossen und Crash-Modelle gebaut. Weil Lotz sicher war, der EA 266 würde der große Wurf, wurden bei den Zulieferern Teile für mindestens 500 Wagen in Auftrag gegeben.

Dann stürzte Lotz, und Leiding kam, der Mann, der Autos nicht mit dem Verstand, nur mit Gefühl baut. Er sah ein Monstrum: sehr schräge Frontscheibe, bis dicht vor den Köpfen der vorderen Passagiere, Motor für Wartung nur von unten zugänglich. Kurios auch der Ölpeilstab mit seiner Weltrekord-Länge von 104 Zentimetern. Obwohl VW nach Schätzungen in diesen EA 266 fast eine Milliarde Mark investiert hatte, tötete ihn Leiding. Porsche selber walzte sechs Prototypen mit Leopardpanzern zu Hochofen-Schrott.

Leiding hatte die teuerste Fehlinvestition der deutschen Automobilgeschichte gestoppt.

Und damit die Grundlage zum heutigen VW-Gewinn gelegt. Denn der EA 266 wäre um 15 Prozent teurer als der heutige Golf geworden – Mehrkosten bei der Produktion: 750 Millionen Mark im Jahr. Leiding kreierte den Golf.

Schmücker spricht heute anerkennend von seinem „Freund Leiding" – er sollte es auch vor den Aktionären sagen, denen Leiding zur Un-Person erklärt worden ist. Leiding ist mindestens so bedeutsam wie Heinrich Nordhoff, Wolfsburgs großer Mann.


Späte Rechtfertigung: gekillter EA 266

Oben ohne-Karriere: das VW Cabrio



VW Cabriolet

Das seit 28 Jahren gebaute Käfer-Cabrio hat eine wahrhaft stolze Bilanz aufzuweisen: Es ist das meistgebaute offene Auto der Welt. Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft des Erfolgstyps – ein ganz besonderes Cabrio gibt es im neuen großen Leser-Wettbewerb (Seite 8) zu gewinnen – schildert Klaus Westrup auf **Seite 38.**

Welchen Pneu wählen

Reifen-Tabelle

Die Testabteilung untersuchte die Eigenschaften wichtiger Stahlgürtelreifen und sagt, welche Reifen zu welchem Auto am besten passen. **Seite 73**

Woher der Wind weht

Geflügelte Formel 1 im Jahr 1969

Schnelleres Vorankommen wird in der Formel 1 mehr und mehr von der Aerodynamik bestimmt. Ihre Bedeutung im Rennsport schildert der Bericht auf **Seite 212.**

Familienauto à la USA: Caprice Estate

Chevrolet Caprice Classic Estate

Was die Amerikaner unter einem familienfreundlichen Kombi verstehen, zeigt der luxuriös ausgestattete Caprice Classic von Chevrolet. Über die Besonderheiten des Riesen-Kombis informiert Fritz Reuter auf **Seite 106.**

Editorial Schmücker sollte Leiding danken 3

Leserbriefe 28

Impressum 30

Vorschau 252

Car-toon 254

Magazin

Nachrichten 6

Großer Leser-Wettbewerb Gesucht: die besten Auto-Kenner. 8

B. Busch Sammelsurium Heute: Citroen „A" 1919. 12

Stilecht Fritz B. Busch baute sein Auto-Museum in ein Disney-Land um. 13

Ein Stück Amerika Jimmy Carters Kampf gegen die Straßenkreuzer – und die Reaktionen der US-Autoindustrie. 14

Neuer Opel Kadett Modelle und Preise. 15

Die Sport-Reportage Welchen Aufwand die Fernsehanstalten bei einem großen Autorennen treiben müssen. 16

Eine Form des Kundendienstes Rückrufaktionen der Automobilhersteller: kein Grund zur Aufregung. 20

Heißer Frühling Marktbericht März 1977: Schallmauer durchbrochen. 24

Monstermobil Ein schwarzer Lincoln Continental spielt in einem amerikanischen Horrorfilm die Hauptrolle. 26

Hundehütte Warum ein schwäbischer Fabrikant einen Mercedes 6.9-Kombi bauen ließ. 27

Test und Technik

Das Cabrio Die Geschichte des meistgebauten Cabriolets der Welt. 38

Land-Adel Test Monteverdi Safari: Luxus-Geländewagen mit Vierradantrieb und Achtzylinder-Motor. 50

Arthur Westrups Fragestunde Heute: Welche Aufgabe hat der Stabilisator? 58

Nachrichten aus der Technik 58

Golf-Spiele Von der Spar-Version zum Traumauto (Schluß): eine Innen-Ausstattung fürs Reisen erster Klasse. 60

Aus Forschung und Entwicklung Neuer großer BMW mit Doppelgelenk-Federbeinachse. 70

Welcher Gürtelreifen für welches Auto? auto motor und sport untersuchte die Eigenschaften wichtiger Stahlgürtelreifen. 73

Neue Mitte Test Yamaha XS 360: japanisches Viertakt-Modell mit 27 PS-Motor. 80

Der neue Jahrgang Neue Automodelle für 1977 und 1978. 84

Neues Zubehör Vom Stereo-Cassettenradio bis zum Kindersitz. 104

Raumschiff Kurztest Chevrolet Caprice Classic Estate: luxuriöser amerikanischer Kombiwagen mit großem Platzangebot. 106

Der bessere Kauf Chrysler 1610 und Simca 1308 GT: Welcher bietet mehr? 112

Nachhut Test Mitsubishi Galant Sigma: neue Zweiliter-Limousine aus Japan. 118

Classic-Car Mit dem MG-TC begann die Sportwagen-Ära in den USA. 132

Im Räderwerk Wer an Deutschlands Autos mitbaut (3): die Rad-Industrie. 134

Mehrwert-Steuer Kurztest Renault 20 GTL: Spitzenmodell der Renault 20-Baureihe mit Servolenkung. 140

Ratgeber

Schutzengel aus Papier 144
Was die Schutzbriefe der Automobilclubs taugen.

Beschwerden und ihre Folgen 153
Wie die Autofirmen auf Beschwerden von auto motor und sport-Lesern reagierten.

Gebrauchtwagen-Beratung 156
Fiat 128.

Leser über ihre Autos 158

Gegendarstellung 160
„Die Goldmacher", Ausgabe 6/1977.

Das Beschwerdebuch 161
Leser beklagen sich über ihr Auto: VW Golf GTI.

Helfer in der Not 162
Was taugen Spezial-Werkstätten, die alle Autos TÜV-fertig machen?

Ganz kurz 168

Was ist Ihr Auto wert? 170
Netto-Verkaufspreise für Gebrauchtwagen: Mai 1977.

Im Namen des Volkes 174
Verkehrsurteile deutscher Gerichte.

Unterhaltung

Glücks Seligkeit 176
Ein deutscher Einwanderer führt Abenteurer durch die grüne Hölle Brasiliens.

In die Luft gegangen 180
Reisetip: Drachenfliegen in Österreich und in der Schweiz.

Knoten mit Noten 180
Reisetip: mit der Welt schnellster Fähre Finnland besuchen.

So weit die Füße tragen 182
Reisetip: Wandern auf den Faröer-Inseln.

Tauchen, Segeln, Reiten, Windsurfing 182
Reisetip: Sporturlaub mit deutschen Reiseveranstaltern.

Rolf Lohbergs Treffpunkte 184

„Kräfte im Kopf" 186
Der Schriftsteller Gerhard Zwerenz über das Fahren mit einem Kleinwagen.

Fisch schwimmt 188
Männerhobby Marathonlauf: der Sport, der nur Schuhsohlen kostet.

Über den Gaumen gepeilt 191
Tip für Autofahrer unterwegs.

Männersachen 192
Vom Weltempfänger bis zum Schlüsselanhänger.

Als die Räder laufen lernten 194
12. Folge: Luxus, Plüsch und dicke Polster.

Leser-Aktion 195
Gesucht: die weiteste Reise 1977.

Frohe Botschaft 196
Urlaubs-Service: eine Liste der deutschen Auslandsvertretungen für den Notfall.

Nord-Süd-Express 200
Ein Porsche 924 fuhr in 30 Tagen von der nördlichsten zur südlichsten Stadt der Erde.

Sport

Mit 50 in Pension 208
Wie es nach der Verlegung des Grand Prix nach Hockenheim um den Nürburgring steht.

Es liegt was in der Luft 212
Wie die Aerodynamik die Chancen der Formel 1-Rennwagen beeinflußt.

Mercedes-Benz W 25 218
Geschichte berühmter Rennwagen (11).

Moderner Fünfkampf 242
Wie sich die deutsche Automobilindustrie in der Rallye-Meisterschaft engagierte.

Sport-Nachrichten 244

„Die Zukunft hat begonnen" 245
Interview mit Opel-Managern über die künftigen Sport-Pläne von Opel.

Von Zeit zu Zeit 248
Rennsportmeisterschaft am Nürburgring: Rekordrunden und ein neuerlicher BMW-Sieg über Ford.

Mittelklasse à la Japan: Galant Sigma

Seit kurzem ist auch Mitsubishi als fünfter japanischer Automobilproduzent auf dem deutschen Markt vertreten. Besonders viel verspricht sich Mitsubishi übrigens vom Mittelklasse-Modell Galant Sigma, dessen Qualitäten Helmut Eicker in einem Testbericht untersucht. **Seite 118**


Mitsubishi Galant Sigma

Alle neuen Autos für 1977 und 1978



Typenbezeichnungen neuer Modelle

Auf der diesjährigen Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt (IAA) werden zahlreiche neue Autos zu sehen sein, und auch für 1978 sind viele Neuheiten zu erwarten. Ein ausführlicher Bericht über alle Neuen beginnt auf **Seite 84.**

Durch dick und dünn: Monteverdi Safari


Monteverdi Safari

Der exclusivste und teuerste Geländewagen der Welt kommt aus der Schweiz: der mit einem Achtzylinder-Motor ausgerüstete Monteverdi Safari, der fast 40000 Mark kostet. Götz Leyrer schildert, was der vierradgetriebene Safari auf der Straße und im Gelände kann. **Seite 50**

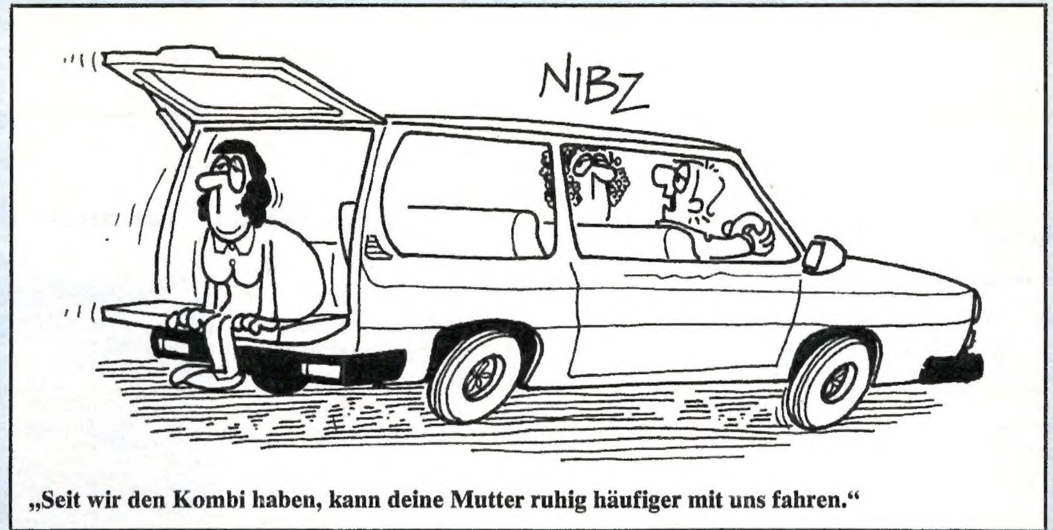
Nachrichten

Ford-Uhr

Als zweites deutsches Automobil-Unternehmen nach Porsche sind nun auch die Kölner Ford-Werke unter die Uhren-Händler gegangen. Der neue Ford-Chronometer, der ab Mitte Mai bei allen Ford RS-Händlern zu kaufen ist, verfügt über ein elektronisches Werk der renommierten Schweizer Uhrenfirma Heuer und besitzt zwei getrennt voneinander arbeitende Anzeigesysteme: eines für die Tageszeit mit Datum und 24-Stunden-Digitalanzeige, ein anderes für die Stoppuhr-Funktion. Auffälligstes Merkmal der immerhin 995 Mark teuren Ford-Uhr ist das Gehäuse, das sich mit seinem 30-Grad-Winkel besser der Anatomie des Handgelenks anpassen soll.



Kölner Knick: Ford-Uhr



„Seit wir den Kombi haben, kann deine Mutter ruhig häufiger mit uns fahren."

Aus „Autocar"

Spiegel-Diebstahl in Italien

Deutsche Touristen in Italien sollten künftig noch besser als bisher auf ihre Autos aufpassen. Neben den gut organisierten Autoknacker-Banden haben sich jetzt Gruppen von Jugendlichen auf den Diebstahl von Außenspiegeln spezialisiert. Der Grund: Seit 1. Januar ist in Italien die Montage eines seitlich angebrachten Rückspiegels Vorschrift. Da aber rund die Hälfte der 14 Millionen Autos des Landes bislang ohne solches Zubehör fuhr, führte der zum Jahreswechsel einsetzende Run auf die Ersatzteilgeschäfte zur völligen Überlastung der italienischen Außenspiegel-Industrie. Findige Straßenjungen montieren deshalb gerne das begehrte Stück von Touristenautos ab und verhökern es auf dem schwarzen Markt.

300 SL-Treffen in Bünde

Am 11. und 12. Juni 1977 findet im westfälischen Bünde das erste Jahrestreffen des deutschen Mercedes 300 SL-Clubs statt. Ein genaues Programm sowie Anmeldeformulare erhalten Besitzer der wertvollen Mercedes-Oldtimer von Richard Koch, Herzberger Landstraße 8 in 3400 Göttingen 1. Hauptpunkte der Veranstaltung, zu der auch Mercedes 300 SL-Besitzer aus ganz Europa eingeladen sind, werden ein Geschicklichkeitsturnier, die Vorführung alter Rennfilme und eine gemeinsame Ausfahrt zu Sehenswürdigkeiten in der Umgebung Bündes sein. Zusätzlich erhalten Interessenten wertvolle Tips für die Restauration ihrer Wagen sowie Anleitungen für kleinere Reparaturen in Eigenregie.

Experten-Meinung

„Ich weiß darauf auch keine sichere Antwort."

VW-Chef Toni Schmücker auf die selbst gestellte Frage: „Wie lange hält der Autoboom?"

Semperit ruft 5000 Reifen zurück

Die Reifenfirma Semperit muß rund 5000 Stahlgürtelreifen, hergestellt in der Dubliner Filiale in Irland, zurückrufen, weil sich bei einigen Pneus unter extremen Bedingungen – zu niedriger Luftdruck und hohe Geschwindigkeiten – Teile der Lauffläche abgelöst hatten. Die betroffenen Reifen der Dimensionen 165 SR 14 und 175 SR 14 („M 40 I Hi-Life", schlauchlos) stammen aus den Jahren 1974 und 1975 und sind an einer dreistelligen Codeziffer an der Seitenwand erkennbar: 014 bis 525. Die betroffenen Reifen, so gab Semperit bekannt, werden in den Werkstätten kostenlos erneuert.



Schöner Klassiker: Flügeltüren-SL

Bußgeld für Gurtmuffel?

Die nachlassende Gurtanlegequote im Stadtverkehr führt vielleicht nun doch zu einem Bußgeld. Bundesverkehrsminister Gscheidle hat bereits angekündigt, daß er seinen Entschluß, Verstöße gegen die Gurtanlegepflicht straffrei zu belassen, neu überdenken müsse.

Erhöhung der Kfz-Steuer geplant

Die Finanzminister der Bundesländer fordern von der Bundesregierung eine Erhöhung der Kraftfahrzeug-Steuer von bisher 14,40 Mark je 100 cm³ auf künftig 15 Mark. Außerdem soll, um das kostspielige Mahnverfahren für säumige Zahler drastisch einzuschränken, die Steuer nur noch jährlich bezahlt wer-

den. Eine halbjährliche Zahlung soll nach dem Willen der Finanzminister nur noch dann möglich sein, wenn der Steuerbetrag höher als 1000 Mark pro Jahr ist.

Amerikas Spitzenreiter: Exxon

Drei Automobil-Unternehmen und fünf Öl-Produzenten rangieren in der Liste der größten US-Konzerne, die das amerikanische Wirtschaftsmagazin „Fortune" alljährlich veröffentlicht, unter den ersten zehn. Spitzenreiter der Umsatz-Hitliste 1976 wurde mit einem Jahresumsatz von 117,2 Milliarden Mark (Umsatz des VW-Konzerns zum Vergleich: 21,4 Milliarden Mark) – wie bereits in den beiden Vorjahren – der Öl-Gigant Exxon, Muttergesellschaft der Hamburger Esso AG, dicht gefolgt von General Motors, die nur 3,5 Milliarden Mark weniger erzielten.

Firma	Umsatz 1976*
Exxon	117,2
General Motors	113,7
Ford	69,5
Texaco	63,9
Mobil Oil	62,8
Standard California	46,8
Gulf Oil	39,8
IBM	39,3
General Electric	37,8
Chrysler	37,4

* in Milliarden Mark

Auto im Fernsehen

1,5 PS
Trainierte Sicherheit.
Mittwoch, 11. Mai, 10.50 Uhr. (WDR 3)

Emden geht nach USA (2)
Dokumentarfilm. Sommer 1975: Die Arbeiter im VW-Zweigwerk Emden befürchten eine Verlagerung der Produktion in die USA.
Mittwoch, 11. Mai, 22.25 Uhr. (Hessen 3)

1,5 PS
Aus der Sicht des anderen.
Donnerstag, 12. Mai, 17.00 Uhr. (WDR 3)

Schlagzeile
War es Fahrerflucht?
Donnerstag, 12. Mai, 17.05 Uhr. (ARD)

Das fast unglaubliche Autorennen
Berichte über eine Marathon-Rallye von London nach Australien.
Donnerstag, 12. Mai, 19.00 Uhr. (Hessen 3)

Kinder im Verkehr
Dolli tanzt.
Spielplätze statt Parkplätze – Fußgängerzonen statt Durchgangsstraßen.
Sonntag, 15. Mai, 14.45 Uhr. (ZDF)

Der Sport-Spiegel
Autotest – BMW 316.
Mittwoch, 18. Mai, 19.30 Uhr. (ZDF)

Emden geht nach USA (3)
Dokumentarfilm. Funktionäre und Arbeiter im VW-Zweigwerk Emden treffen Vorbereitungen für eine Kundgebung.
Mittwoch, 18. Mai, 22.25 Uhr. (Hessen 3)

Monte Carlo Rallye
Italienisch-französischer Spielfilm.
Donnerstag, 19. Mai, 14.40 Uhr. (ZDF)

Hupkonzert
Verkehrsspiel um Sicherheit und Sicherheitsgurte.
Donnerstag, 19. Mai, 17.00 Uhr. (ARD)

1,5 PS
Mopedfahrer im Test.
Donnerstag, 19. Mai, 17.00 Uhr. (WDR 3)

Taxifahrer
Münchner Fiaker. Ein Bericht über Taxifahrer.
Samstag, 21. Mai, 21.05 Uhr. (Bayern 3)

Personalien

Walter Scheel, 56, bundesdeutsches Staatsoberhaupt, hätte gern und durfte nicht. Bei der Eröffnung des neuen BMW-Werks in Berlin schwang sich der ehemals begeisterte Motorradfahrer auf eine schwere R 75/7. Erst der Einspruch seiner Leibwache brachte die geplante Ehrenrunde des Bundespräsidenten zum Scheitern. Dabei ist der Politiker bestens mit der bayerischen Marke vertraut: Er fuhr jahrelang eine BMW 500, bis das erste Ministeramt in Bonn ihn aus Zeit- und Sicherheitsgründen zum Umsteigen auf eine Dienstlimousine zwang. Kommentar eines BMW-Oberen nach dem Fahrverbot für Scheel: „Ein Bundespräsident fährt halt nicht Motorrad."



Fahrverbot: Motorradfan Walter Scheel

Hans Wilhelm Gäb, 41, Vorstandsmitglied von Ford für Öffentlichkeitsarbeit, stellte sich der Belegschaft zum Kampf. Bei einer Tischtennis-Meisterschaft der Ford-Werke trat der frühere Journalist gegen 127 Wettbewerber an, die gegen Gäb freilich keine Chance hatten. Daß sich das Vorstandsmitglied durch die härteste Vorhand des Wettbewerbs auszeichnete, ist allerdings kein Wunder: Gäb war von 1958 bis 1962 Deutscher Meister in dieser Sportart, spielte 25mal in der Nationalmannschaft und schlägt auch heute noch gelegentlich den weißen Ball für den Bundesligisten PSV Borussia Düsseldorf.



Tischtennis-Meister: Hans Wilhelm Gäb

Großer Leser-Wettbewerb

Gesucht: die besten Auto-Kenner

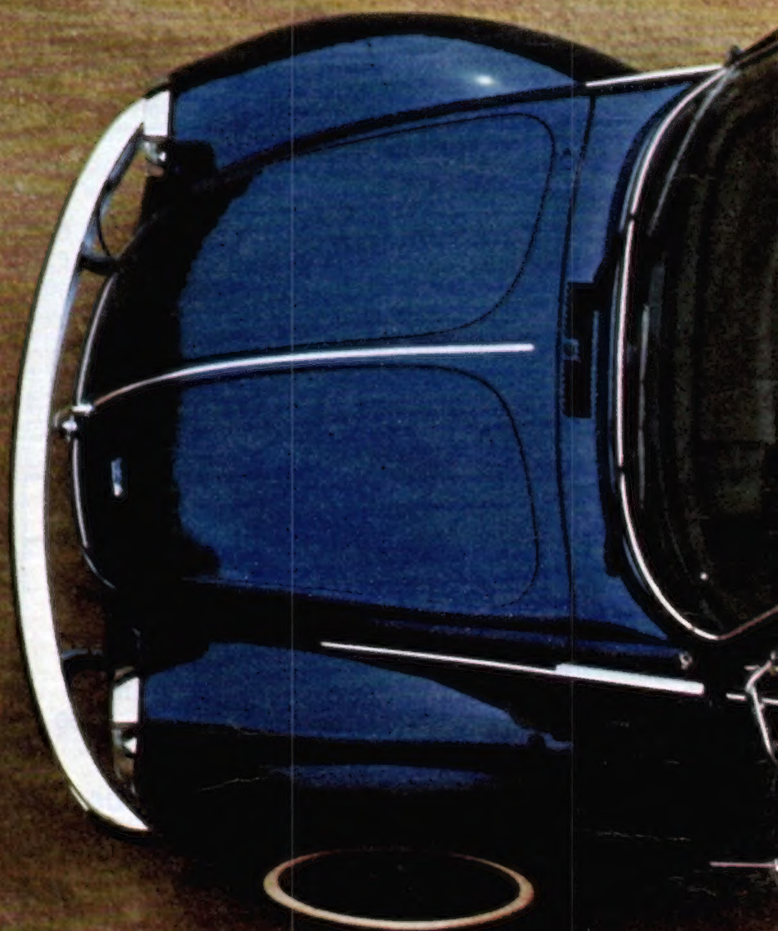
100 Fragen – 100 Preise

Die ehrwürdige Londoner Tageszeitung „Times" stöhnte: „Sie fahren, als würden sie einen Panzerangriff quer durch Europa führen." Das Kopenhagener Blatt „Land og Folk" warnte: „Überholt zu werden, ist für sie eine Majestätsbeleidigung." Und das Marseiller Journal „Le Provençal" mokierte sich: „Sie halten sich für Übermenschen."

Alle drei Gazetten meinten die Autofahrer Deutschlands – wenn es um deren schlechtes Image geht, sind sich Europas Nachbarn sehr schnell einig.

Das renommierte Allensbacher Institut für Meinungsforschung kam hingegen zu ganz anderen Schlüssen. Abseits aller Pauschalurteile wollte es von den deutschen Autofahrern selber wissen, was sie vom eigenen Fahr-Verhalten hielten.

41 Prozent der Befragten stuften sich als „mittelmäßig" ein, 45 Pro-



1. Preis: VW Cabrio im Wert von 35000 Mark



2. Preis: BMW R 100 RS



3. Preis: Renault 4 Safari



4. Preis: Yamaha DT 400

zent gaben sich die Note „gut" und nur sieben Prozent bezeichneten ihre Fahrweise als „sehr gut". Diese Selbsteinschätzung läßt sich mit dem Ruf von Asphalt-Rowdies schlecht vereinbaren.

auto motor und sport will nun die deutschen Autofahrer von einer dritten Seite kennenlernen. In einem einzigartigen Wettbewerb geht es nicht um Image oder Selbstkritik, sondern um hartes Faktenwissen: auto motor und sport sucht Deutschlands besten Autokenner.

In fünf großen Folgen, die im nächsten Heft beginnen, fragt auto motor und sport nach technischen Details und spezifischen Eigenschaften von Autos. Wir wollen außerdem den besten Kenner der Historie des Automobils kennenlernen und ermitteln, wer sich in der Straßenverkehrsordnung perfekt auskennt. Es geht um Räder, Motoren, Gesetze, sportliche Ereignisse und teure Modelle — kurz, es geht rund um das Auto.

Dieser Wettbewerb dauert bis zum 31. Juli 1977. Im September wird dann auto motor und sport-Verleger Paul Pietsch auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt dem Sieger einen gewöhnlichen Autoschlüssel übergeben.

Doch dieser Schlüssel gehört zu einem einmaligen Auto: einem VW Käfer-Cabriolet, das sich in vielen Dingen von seinen Straßengefährten unterscheidet. Seine Ausstattung hat die Redaktion in wochenlangen Diskussionen ausgetüftelt und vom Autohaus Nordstadt in Hannover, das auf diesem Gebiet langjährige Erfahrung hat, realisieren lassen: Von dort stammen beispielsweise der Mittelmotor-Käfer mit 210 PS starkem Porsche Carrera-Triebwerk (Heft 21/1973) und auch das ganz in Weiß gehaltene VW-Cabrio (Heft 15/1975).

Das von Karmann in Osnabrück angelieferte Cabrio übertrifft allerdings alle Vorgänger: Es wurde in Hannover zunächst teilweise zerlegt und — in knapp dreiwöchiger Arbeit — nach den Wünschen der Redaktion wieder aufgebaut. So erhielt der dunkelblau lackierte Frischluft-Vierer ein speziell angefertigtes schneeweißes Verdeck. Vordersitze und Rückbank wurden in Handarbeit mit weißem Leder überzogen und der Wagenboden mit dunkelblauem Teppich ausgeschlagen.

Teilnahmebedingungen

- An unserem Preisausschreiben „Der beste Autokenner" kann jeder teilnehmen, der den ausgefüllten Lösungsbogen — er wird in Heft 15 veröffentlicht — an die Redaktion auto motor und sport, Postfach 1042, 7 Stuttgart 1, Kennwort „Autokenner" schickt.
- Die Teilnahme hängt nicht vom Kauf der Zeitschrift ab. Sie können die Frage- und Lösungsbogen auch bei uns als kostenlosen Sonderdruck anfordern mit einem frankierten, mit Ihrer Adresse versehenen Briefumschlag.
- Auf jede Frage der fünf Fragefolgen ist nur eine Antwort möglich. Die freie Zeile, die auf jede Frage folgt, ist für diese Antwort vorgesehen. Mit der fünften Fragenfolge in Heft 15 bringen wir zugleich den Lösungsbogen. Übertragen Sie bitte Ihre Antworten aus den fünf Folgen auf diesen Antwortbogen. Heben Sie also die Seiten jeder Folge zur Unterstützung Ihres Gedächtnisses gut auf.
- Jede richtig beantwortete Frage wird von uns mit Punkten bewertet. Sie finden die erreichbare Punktzahl hinter der Freizeile nach jeder Frage.
- Die höchste erreichbare Punktzahl ist 1000. Sieger des Preisausschreibens ist, wer sie erreicht oder ihr am nächsten kommt. Gibt es mehrere Spitzenkandidaten, so entscheidet die Reihenfolge, in der die Antwortbogen beim Verlag eintreffen.
- Einsendeschluß ist der 31. Juli 1977. Sie müssen sich also beim Ausfüllen beeilen. Der Antwortbogen muß auf der Rückseite mit Ihrer vollständigen Anschrift (auch Ihrer eventuellen Urlaubsanschrift für die Zeit vom 31. Juli bis zum 14. September 1977) und Ihrer Telefonnummer versehen sein. Aus statistischen Gründen bitten wir außerdem um die Angabe Ihres Berufes und der Automarke, die Sie fahren.
- Sollten Sie zwischendurch den Mut verlieren, weil Ihnen einige Antworten fehlen, so geben Sie nicht auf: In jeder Folge sind schwere und leichte Fragen so gemischt, daß Sie genug Punkte sammeln können, auch wenn Sie eine Reihe von Antworten nicht wissen.
- Die richtigen Antworten veröffentlichen wir in den Heften 17 und 18 von auto motor und sport. In Heft 20 geben wir die Namen der Sieger bekannt.
- Die Preise werden grundsätzlich nicht in bar ausbezahlt.
- Mitarbeiter der Vereinigten Motor Verlage und deren Angehörige können nicht teilnehmen.
- Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



Fragesteller: Uwe Brodbeck Magazin



Fragesteller: Helmut Eicker Test u. Technik



Fragesteller: Werner Schruf Ratgeber



Fragesteller: Hannes Scholten Unterhaltung



Fragesteller: Norbert Haug Sport

Eine Stereoanlage mit Kassettenrecorder, deren vier großzügig dimensionierte Klangkörper auch beim Offenfahren für Tonqualität sorgen, sowie ein handgenähtes Lederlenkrad gehören ebenso zur Luxusausstattung des auto motor und sport-Cabrios wie elektrisch versenkbare Seitenscheiben und eine getönte Rundum-Verglasung. Wesentliche Unterschiede zum Serienpendant finden sich auch im Motorraum, wo ein 85 PS starker Zwei-Liter-Motor mit zwei Doppel-Fallstromvergasern für angemessene Fahrleistungen sorgt.

So ungewöhnlich und einmalig wie das auto motor und sport-Cabrio ist freilich auch der Preis: rund 35 000 Mark.

Von der Motorleistung her besteht zwischen dem ersten und dem zweiten Preis kein großer Unterschied. Die auf den zweitbesten Autokenner wartende BMW R 100 RS schafft 70 PS bei 7250/min. Angetrieben wird das im Gegensatz zum VW-Cabrio völlig serienmäßige Zweirad von einem Zweizylinder-Boxermotor. Auffallendstes Detail an dem rund 200 km/h schnellen „Motorrad des Jahres 1976" ist eine Vollverkleidung, die dafür sorgt, daß der neue Besitzer gut vor Wind und Regen geschützt ist – ein Komfort, der den Preis von 11 210 Mark rechtfertigt.

Als dritten Preis wählte die Redaktion wiederum ein Auto aus: den Renault 4 Safari – eine speziell ausgestattete Version des seit über 15 Jahren gebauten R 4. Der Safari besitzt mit farbenfrohem Stoff bezogene Sitze, Automatikgurte, Verbundglaswindschutzscheibe und eine heizbare Heckscheibe. Der dritte Preis stellt einen Wert von 7700 Mark dar.

Vierter Preis ist ein Motorrad mit Allround-Eigenschaften, eine Yamaha DT 400. Das japanische Enduro-Motorrad besitzt einen Einzylinder-Zweitakt-Motor und leistet 21 PS. Sein Preis: 4100 Mark.

Der letzte unter den ersten fünf Preisen hat nichts mit Motoren zu tun: eine Reise ins Land der Kakteen und Aztekentempel. Der Gewinner fliegt mit dem Reiseveranstalter Terramar für 14 Tage mit einem Begleiter seiner Wahl nach Mexiko. Der Wert der Traumreise: 3800 Mark.

Doch auch wer nicht zu den besten fünf Autokennern gehört, hat Aussicht auf wertvollen Lohn für seine Teilnahme: Die Redaktion suchte weitere 95 Preise aus.

Weitere Preise

5. Preis
Eine 14tägige Reise für zwei Personen mit „Terramar" nach Mexiko. Wert um 3800 Mark

6. bis 10. Preis
Je eine Reise für zwei Personen mit „juttatours" zum Grand Prix von Monaco im Mai 1978 (Anfahrt und Eintrittskarten) Wert um 1300 Mark

11. bis 14. Preis
Je eine Kurzreise für zwei Personen mit „Jet-Reisen" nach London, Rom oder Athen (Flug, Übernachtung und Frühstück) Wert um 1000 Mark

15. und 16. Preis
Je ein Blaupunkt Autoradio „Essen CR Super-Arimat Stereo" Wert um 900 Mark

17. bis 21. Preis
Je eine Fahrt mit Jochen Mass (Anreise, Übernachtung und Taschengeld) Wert um 900 Mark

22. Preis
Ein Wochenende für zwei Personen im Sport-Hotel Erbismühle im Weiltal/Taunus; ein von der Firma Oettinger getunter Golf GTI steht zur Verfügung. Wert um 600 Mark

23. bis 25. Preis
Je ein Blaupunkt-Autoradio „Frankfurt Super-Arimat" Wert um 500 Mark

26. bis 30. Preis
Je ein Satz Dunlop-Reifen Wert um 500 Mark

31. bis 35. Preis
Je ein Gutschein für jeweils 500 Liter Aral-Benzin Wert um 500 Mark

36. bis 40. Preis
Je eine Breitling-Sportuhr Wert um 500 Mark

41. bis 45. Preis
Je eine Teilnahme an einem Sportfahrer-Lehrgang bei Porsche (Anreise, zwei Übernachtungen und Taschengeld) Wert um 500 Mark

46. bis 50. Preis
Je ein Tag in der Testabteilung von auto motor und sport (Anreise, Übernachtung und Taschengeld) Wert um 400 Mark

51. bis 55. Preis
Je ein Hercules-Rennsport-Rad Wert um 370 Mark

56. bis 60. Preis
Je eine auto motor und sport-Jacke Wert um 280 Mark

61. bis 65. Preis
Je ein Bild aus der auto motor und sport-Edition mit Rahmen Wert um 250 Mark

66. bis 70. Preis
Je eine Polaroid 2000 Sofortbildkamera mit Zubehör Wert um 220 Mark

71. bis 75. Preis
Je ein Dahnhausen Modellauto-Bausatz Wert um 100 Mark

76. bis 80. Preis
Je ein Autostaubsauger von SHG Wert um 80 Mark

81. bis 85. Preis
Je ein Zehnliter Hannen Alt-Partyfaß einschließlich Zapfset Wert um 70 Mark

86. bis 90. Preis
Je ein Jahresabonnement von auto motor und sport Wert 58 Mark

91. bis 95. Preis
Je eine Schallplatte aus der Roth Händle-Edition Wert 24,80 Mark

96. bis 100. Preis
Je ein Exemplar MOTOR REVUE Wert 12 Mark



B. Busch

Sammelsurium

Heute: Citroen „A" 1919

Als ich ihn entdeckte, hatte ich mir eine Stunde zuvor einen neuen Transport-Anhänger gekauft, mit dem ich nun, von der Hersteller-Firma kommend, heimwärts trabte. Etwa zweihundert Kilometer Leerfahrt lagen vor mir. Glaubte ich.

Doch da erspähte ich ihn. Er sah kümmerlich aus. Jemand hatte ihm den Hintern abgeschnitten und da eine Pritsche draufgesetzt. Aber, obwohl er krumm und schief auf dem Hof stand, mit zerschlissenen Polstern und blinder, mehrfach gesprungener Windschutzscheibe, konnte man nicht übersehen, daß „alles dran" war. Ich erwarb ihn auf der Stelle, lud ihn auf und probierte meinen neuen Hänger aus.

Er lief brav hinter dem Auto her, und ich war mit dem Tag zufrieden. Ein guter Hänger und ein Oldtimer obendrauf, ein unverhoffter.

Nun ist er fertig, der Citroen A von 1919.

Der A ist nicht irgendein Citroen, er ist das Modell, mit dem die Geschichte der Marke begann. Der erste Citroen, der je gebaut wurde. Und sowas findet man auf einem Hof, an dem man gerade vorbeifährt.

Nun denn, der Citroen A verblüffte mich sofort: Er fuhr aus eigener Kraft rauf auf den Hänger. Bis vor kurzem war er in Paris als Lieferwagen gefahren. Fünfzig Jahre lang. Citroens erster. In vieler Hinsicht ein Ding wie das Modell T von Ford. Ein Stück Automobil-Geschichte. Nämlich das Auto, mit dem André Citroen die Welt aus den Angeln heben wollte, ein Vorhaben, das ihn bewog, alles anders zu machen als die anderen.

Er hatte seinen Henry Ford studiert. Und er wußte wohl, daß um Paris herum nicht ein Markt sich weitete, der dem vor den Toren Detroits vergleichbar gewesen wäre. Er wußte aber, daß Frankreich ein billiges, komplettes Automobil brauchen würde, nun, da der Krieg vorbei und die Zukunft beinahe golden war.

Er beauftragte Jules Salomon mit der Konstruktion eines solchen Wagens, eines volkstümlichen Automobils, das er in großer Stückzahl zu produzieren gedachte. Also mußte es simpel sein, unverschnörkelt geradeaus konstruiert. Und damit die Leute mit dem Ding wirklich etwas anfangen konnten, sollte es kräftig motorisiert und komplett ausgestattet sein.

Das war damals nicht selbstverständlich. Der Citroen A verblüffte seine Umwelt damit, daß er fünf Räder hatte. Über das Reserverad wurde nicht weiter gesprochen, es war gleich dran. Das zum Beispiel war neu. Und auch, daß er einen elektrischen Anlasser und eine elektrische Lichtanlage ohne Mehrpreis aufzuweisen hatte. Und ein Verdeck. Und damals schon Linkslenkung, als sie noch alle rechtsgelenkt aus dem Fabriktor rollten, was ein Unfug war, weil rechts gefahren und links überholt wurde. Und der Schalthebel und die Handbremse waren innen angeordnet, in der Mitte vor dem vorderen Sitz. Damals hatten die Autos noch immer die im Freien liegende Kulissenschaltung.

Auch dieses war beachtlich: Er hatte schon 1919 Scheibenräder aus Stahlblech. Zu einer Zeit, als das Speichenrad, und gar das Holzspeichenrad, noch so selbstverständlich waren wie die Ballhupe.

Am 4. Juni 1919 war es so weit. Der Citroen A wurde auf den Champs Élysées der Öffentlichkeit präsentiert. Sein Preis von runden, klaren elftausend Francs ohne Pfennigfuchserei, mit allem Drum und Dran, war eine Sensation.

Der Citroen A wurde Europas erster Großserien-Wagen. Im Jahr 1920 wurden 20 200 Einheiten produziert. In zwölf Monaten mehr als zwanzigtausend Autos. Das hatte es in Europa noch nicht gegeben!

Die Produktion hatte noch im Juni 1919 mit 30 Stück pro Tag begonnen. Und als 1921 das verbesserte Modell B 2 herauskam, bevölkerten 22 700 A-Modelle die Straßen. Wo sie wohl geblieben sind? Es ist mehr als ein halbes Jahrhundert her. Einer davon fand den Weg zu mir. Und das ist es, was ein Sammlerherz höher schlagen läßt. Dieses Gefühl ist durch nichts zu ersetzen. Und es war nie so wertvoll wie heute, wo die Gefühle immer ärmlicher werden.

Wenn ich die Haube öffne, fällt mein Blick zunächst auf eine dicke Schweißnaht im Zylinderkopf. Da hatte mal einer das Wasser nicht abgelassen. Aber der Motor ist dicht. Er brabbelt gelassen vor sich hin. Aus 1327 cm^3 holt er 18 PS. Dazu benötigt er 2100/min, und bei 2400/min vollbringt er kurzzeitig 20 PS, aber das hört man dann der zweifach gelagerten Kurbelwelle auch an.



Europas erstes Großserien-Auto: Citroen A 1919

Seine Höchstgeschwindigkeit wurde damals mit 65 km/h angegeben, obwohl er es am 4. Oktober 1919 unter Zeugen auf 72 km/h brachte. Die Zeitschrift „La Vie Automobile" berichtete darüber. Als Reisegeschwindigkeit wurden 62 km/h bei 2100/min empfohlen.

Weil der Motor Magnetzündung hat, von keinem Geringeren als Robert Bosch, springt er auch ohne installierte Batterie an, wenn man die Handkurbel bedient. Der

Solex-Vergaser ist aus Bronze. Der Falltank faßt 25 Liter Kraftstoff. Der Verteiler hat einen „herausnehmbaren Kohlehalter, der als wirksamer Diebstahlschutz" gedacht ist.

Natürlich hat er noch keine Vierradbremse. Die gab es bei Citroen erst ab 1925. Weil man bis dahin seine Zitrone kaum je schneller als mit 60 km/h bewegte, reichte es vollkommen aus, daß die Fußbremse auf die Kardanwelle und die Handbremse auf die Trommeln der Hinterräder wirkte. Damals bremste man auch mit dem Motor. Bergab sowieso. Das Getriebe hat drei Gänge.

Es gab den Citroen A eigentlich nur als offenen Viersitzer. Im Laufe der Jahre wurden aber auch damals schon Umbauten vorgenommen. Der eine machte einen Lieferwagen draus, der andere einen Zweisitzer oder eine Taxe. Meinen Zweisitzer habe ich im Stil der zwanziger Jahre gehalten. Er hat eine kleine Klappe im Heck, unter der Platz ist für den Wagenheber, den Holzklotz zum Unterlegen und die Reserveschläuche.

Das Modell A war die Mutter aller Zitronen.

Man braucht nur ihr Gesicht anzuschauen, den leicht angespitzten Messingkühler, um das zu wissen.

1919, als es die Welt verblüffte, sah die französische Provinz noch so aus, als wäre sie von Vincent van Gogh entworfen worden. In Paris fuhr noch das Marne-Taxi. Man trug Strohhüte und weiße Gamaschen.

Und als Hemingway nach Paris kam, hatte sich auch das A-Modell schon zu einem Taxi gemausert. Ganz sicher hat er mal dringesessen.

Stilecht

Fritz B. Busch baute sein Auto-Museum in ein Disney-Land um.

Auf einem idyllischen Waldparkplatz stehen klassische Sportwagen vom BMW 507 über Jaguar E bis hin zur 61er Chevrolet Corvette. Daneben schlürft ein Citroen aus dem Jahre 1919 aus einer Pumpe von 1933 ein Benzol-Gemisch. Vor Pferdeställen, Bauernhäusern und Scheunen verschnaufen Traktoren und Schlepper aus den zwanziger Jahren, und vor einem zwölf mal sechs Meter großen Riesenfoto mit Targa Florio-Szene parkt eine stattliche Flotte italienischer Veteranen.

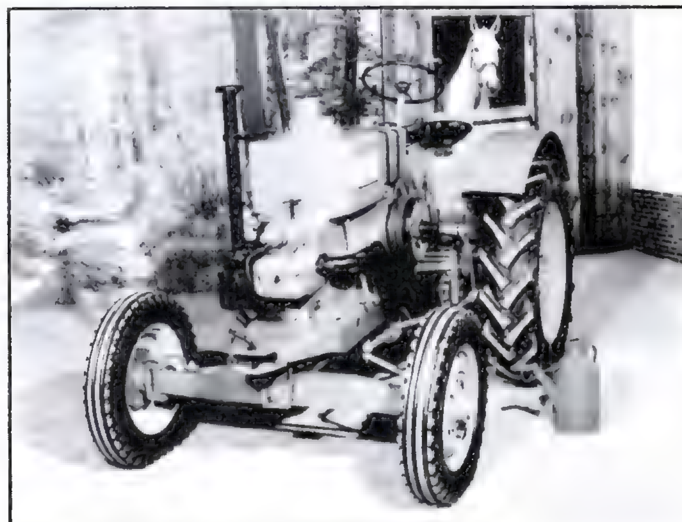
Fritz B. Busch, Schriftsteller und Sammler alter Autos, Traktoren und Motorräder, hat über die Winterruhe sein privates Auto-Museum im Schloß Wolfegg bei Ravensburg in ein – so Busch – „Disney-Land" für Auto-Liebhaber umgebaut, das mit den üblichen Museen nur noch wenig gemeinsam hat.

Denn wo immer es zu realisieren war, placierte Fritz B. Busch seine Veteranen in eine stilgerechte Umgebung. „Es sind benzingetränkte Kulissen, die zu den jeweiligen Stücken passen", beschreibt Busch seine „kleine Oldtimerei", die freilich längst größere Ausmaße angenommen hat: Auf einer 1800 Quadratmeter großen Ausstellungsfläche präsentiert der Mann, der über Autos schreibt, inzwischen 65 Autos, zehn Traktoren und Schlepper sowie 30 Motorräder.

Das Fritz B. Busch-Museum (7962 Wolfegg am Schloß) ist täglich von 9 bis 12 Uhr und von 13 bis 18 Uhr (sonntags durchgehend) geöffnet. Fotografieren ist ausdrücklich gestattet.







Im Stil der Zeit: passende Kulissen für 65 Autos, zehn Traktoren und 30 Motorräder im 1800 Quadratmeter großen Fritz B. Busch-Museum im Schloß Wolfegg.

Ein Stück Amerika

Jimmy Carters Kampf gegen die Straßenkreuzer – und die Reaktionen der US-Autoindustrie.

Daß es so schlimm werden würde, hatten sich die Bosse aus der amerikanischen Automobilstadt Detroit nicht träumen lassen. Der neue Mann im Weißen Haus, Jimmy Carter, hat es darauf angelegt, ein Stück Amerika, den Straßenkreuzer, nicht nur zu verteufeln, sondern sogar mit einer Strafsteuer zu belegen.

Mit einem Male gibt es nun auch in den USA gute und böse Autos, und die Grenze hat Präsident Jimmy Carter gezogen. Sie liegt bei einem Benzinverbrauch von 18 Meilen pro Gallone oder bei 13,5 Liter pro 100 Kilometer.

Das offizielle Echo aus Detroit war eher gedämpftes Zähneknirschen. Thomas A. Murphy, der Chef von General Motors (GM), schraubte seine ursprünglich heftige Kritik an Carters drastischen Energie-Sparvorschlägen herunter – wohl, weil die ersten Meinungsumfragen das Pendel eher auf die Seite des Präsidenten als auf die Detroits schwingen ließen. Im ersten Aufbrausen hatte er das Anti-Straßenkreuzer-Programm als „simplizistisch, unverantwortlich und kurzsichtig" gebrandmarkt.

Dabei ist der größte der amerikanischen Automobil-Konzerne eigentlich noch am ehesten in der Lage, den Schock zu verdauen. Denn GM hat seine Modelle in diesem Jahr zum ersten Male erheblich abgespeckt, leichter, kürzer und wirtschaftlicher gemacht. Der Durchschnittsverbrauch der GM-Autos liegt bereits bei 17,8 Meilen pro Gallone, also fast an der von Carter gezogenen Norm.

Auch Henry Ford II war in seiner offiziellen Reaktion gedämpft. Carters Vorschläge, so ließ er wissen, bedeuteten eine große Herausforderung für die Automobilindustrie. Und Chrysler war selbst eine Woche nach dem Schock noch kein Sterbenswörtchen zu entlocken. Die Hände reibt man sich dagegen bei American Motors, dem kleinsten Produzenten im Detroiter Gespann. Sein Vorsitzender Roy D. Chapin jr. freute sich: „Was der Präsident hier vorgeschlagen hat, ist genau das, was American Motors schon die ganze Zeit sagt." Der Grund für seinen Optimismus: American Motors baut seit jeher kleine Autos.

Die Freude ist nicht ungetrübt. Die ersten Verkaufsbilanzen von American Motors nach der Rede Carters zeigen nach unten. Die Käufer, so Vizepräsident Gerald C. Meyers, halten sich zurück und wollen warten, bis sie in den Genuß der versprochenen Rabatte für wirtschaftliche Autos kommen.

Ohnehin war das Kaufverhalten in der ersten Woche nach der Verabfolgung der drastischen Energie-Pille noch schizophren. Nach der Carter-Rede wider den Überfluß traten zwölf Herren in die New Yorker Cadillac-Zentrale und legten ihre Anzahlungsschecks für den nun offiziell zum Dinosaurier erklärten Wagen auf den Tisch – normalerweise kommen nur drei pro Tag.

Und Cadillac-Händler Philip Mittleman weiß: „Sicher ist, daß die Cadillac-Käufer wegen einer Steuer von 425 Dollar sich nicht anders verhalten als vorher."

In der Tat, wer 9864 Dollar (rund 25 000 Mark) für ein Cadillac-Coupé de Ville und vielleicht sogar noch 1000 Dollar dazu für ein Schiebedach hinlegt, den schmeißen einige hundert Dollar „Strafsteuer" nun auch nicht mehr um. So meint Cadillac-Fahrer William Dancey aus Miami, Manager eines elektronischen Konzerns: „Selbst wenn ich 1000 Dollar Steuer für einen Seville und für einen Datsun keinen Cent zahlen müßte, würde ich immer den Seville kaufen."

Wichtiger ist wohl der psychologische Erziehungseffekt für eine Gesellschaft, die den Überfluß bisher für gottgegeben hielt. Selbst nach dem Schock des arabischen Ölembargos fingen die Amerikaner noch nicht an, sich die Köpfe über ihre riesigen Benzinverschwender zu zerbrechen. Im Gegenteil: Der Trend im vergangenen Jahr ging zurück zum Kolossal-Auto. 1970 wurden 220 000 Lincolns und Cadillacs in den USA verkauft, in diesem Jahre





Im Schußfeld des US-Präsidenten Jimmy Carter: amerikanische Straßenkreuzer mit großen Motoren und hohem Benzinverbrauch wie der Cadillac Fleetwood (rechts oben). Von Carter begünstigt: amerikanische und wirtschaftliche Kleinwagen wie der Gremlin von American Motors.

werden es voraussichtlich 450 000 sein.

Ärgerlich erscheint manchem Händler schon, daß hier Produktion und Kauf eines Stückes ureigensten Amerikas nun auf einmal bestraft werden sollen. Leon Sarkisian, Chevrolet-Händler in Miami, murrt: „Das ist doch schon so etwas wie verfluchter Sozialismus."

Was sich die „guten Automacher", die Japaner und die Europäer, von der Lektion Jimmy Carters auszurechnen haben, weiß bisher noch niemand so recht. Ursprünglich wollten die Regierungsspezialisten, die Carters Sparprogramm ausarbeiteten, einfach so tun, als ob es den Marktanteil von 18 Prozent der Europäer und Japaner gar nicht gibt. „Aber dann", so verriet Staatssekretär C. Fred Bergsten, „behielten die kühlen Köpfe die Übermacht."

So will nun die amerikanische Regierung in den nächsten Wochen darüber entscheiden, in welcher Höhe die Käufer ausländischer Kleinwagen an der geplanten Steuervergütung für benzinsparende Autos beteiligt werden. Immerhin fallen 90 Prozent der Importe unter die Kategorie, die auf Steuervorteile bis zu 500 Dollar rechnen könnten. Detroit versucht freilich, hier einen Pflock einzuschlagen.

Wenn schon die eigene Automobilindustrie bestraft werde, so dürfe doch nicht die fremde Konkurrenz begünstigt werden. Zumindest, so wird in Detroit argumentiert, müsse man dann die Wettbewerbsfähigkeit der eigenen Industrie durch die Einführung von Importquoten schützen. *Ulrich Mulert*

Neuer Opel Kadett

Modelle und Preise.

Das Erscheinen des neuen VW Derby ließ Opel nicht ruhen: Der Kadett, dem mit dem neuesten VW-Produkt ein ernst zu nehmender Konkurrent entstanden ist, wurde stilistisch und technisch überarbeitet, um sich in Zukunft gegenüber dem Wolfsburger Stufenheck-Auto behaupten zu können.



Neues Gesicht, Gummi auf den Stoßstangen: Opel Kadett

Neu am Kadett sind neben den nun mit Gummileisten bewehrten Stoßstangen die rechteckigen Scheinwerfer, in die – wie beim Rekord – die Blinkleuchten integriert sind.

Wichtiger als diese rein optische Modifikation ist jedoch eine Änderung im Motorenangebot. Der Kadett kann nun gegen einen Aufpreis von 835 Mark auch mit jenem 1,6 Liter-Vierzylinder mit obenliegender Nockenwelle geliefert werden, der früher Ascona und Manta vorbehalten war und 1976 durch einen niedrig verdichteten 1,9 Liter abgelöst wurde. Im Gegensatz zu diesem Triebwerk benötigt die ebenfalls 75 PS starke Antriebsquelle des Kadett Superbenzin.

Der relativ hohe Aufpreis gegenüber den Kadett-Modellen mit 1,2 Liter-Motor resultiert nicht zuletzt aus den notwendigen Änderungen am Fahrwerk: Der Kadett 1.6, den es wie die übrigen Versionen in Standard-Version, L-Ausführung und als besonders reichhaltig bestückte Berlina gibt, erhielt straffere Federn an der Vorderachse sowie den Stabilisator des 105 PS starken Kadett GT/E; die verstärkte Hinterachse entspricht ebenfalls weitgehend dem schnellsten Kadett-Modell.

Die billigste Ausführung des Opel Kadett 1.6 kostet 11 450 Mark.

Volvo legt Jubiläums-Serie auf

Rechtzeitig zum 50. Firmenjubiläum rollen bei Volvo Geburtstags-Autos vom Band. Die Schweden legten eine Sonderserie des Typs 244 DL auf, die dem Kunden eine Ersparnis von rund 1800 Mark bietet: Metalliclack, getönte Scheiben, Velourpolster, GL-Felgen und 185/70 HR 14 Stahlgürtelreifen sind im Kaufpreis von 19 495 Mark inbegriffen. Daneben unterscheidet sich der Jubiläums-Volvo durch ein besonderes Emblem am Kühlergrill von seinen Alltags-Geschwistern.

Mini-Nachfolger auf deutschem Markt

Mit dem ehrgeizigen Anspruch, echter Nachfolger des legendären „Mini" zu werden, erscheint in diesen Tagen der Innocenti 120 L der italienischen British Leyland-Tochter auf dem deutschen Markt. Der Bertone-geschneiderte Innocenti ist mit seitengesteuertem 1,3 Liter-Triebwerk (64 DIN-PS) gut 145 km/h schnell und beschleunigt in 12,6 Sekunden auf 100. Preis: 8990 Mark, blaue oder silberne Metalliclackierung 150 Mark extra.



Mit großer Heckklappe: Innocenti-Mini 120 L

Die Sport-Reportage

Welchen Aufwand die Fernsehanstalten bei einem großen Autorennen treiben müssen.

Ein roter Porsche Carrera rast auf die Betonmauer am Rande der Rennstrecke zu und durchschlägt sie. Im Regiewagen des ZDF hinter der Haupttribüne des Hockenheimrings geht ein Bildschirm aus. Regisseur Norbert Thielmann tobt. Bei dem Unfall ist das Kabel einer Farbfernsehkamera zerfetzt worden.

Am nächsten Morgen.

Kameramann Dieter Gossow steht mit der tragbaren Kamera auf dem Boxendach neben der Startlinie und verzieht vor Schmerz das Gesicht zur Grimasse: „Ich werd noch wahnsinnig." Er bekommt den Krach der Formel 2-Motoren gleich zweimal mit: einmal „live", einmal über Kopfhörer vom Streckenmikrophon.

Eine halbe Stunde später.

Im abgedunkelten Innern des Regiewagens beobachtet Regisseur Thielmann angestrengt elf Bildschirme und kommandiert: „Mensch geh mit, Harro. Den Mass kriegst du noch drauf. Gut so. Näher ran, Mensch. Jetzt übernimmt die vier. Totale, Günter, Totale. Total! Hast du keine Ohren, Günter? Oh Gott . . ."

Eine Stunde nach dem Rennen.

Im kahlen Kellerzimmer unter der Tribüne warten die ZDF-Reporter Dieter Dammler und Karl Senne darauf, den Kommentar zum Bericht über das Formel 2-Jim Clark-Gedächtnisrennen am 17. April unmittelbar in die Sendung hineinzusprechen. Dammler: „Ich kenne den Schluß von meiner Nummer überhaupt nicht." Senne: „Ich kenn' meine ganze Nummer noch gar nicht." Dammler: „Ich nehm' mir das Leben." Senne: „Achtung, es geht los." Dammler: „God save the Queen . . ."

Automobilrennen: Keine andere Sportart außer Fußball zieht so viele und so fachkundige Zuschauer an. Und nirgends ist die Fernsehübertragung mit so viel Aufwand und Kosten verbunden wie hier. Ausnahmen: die Olympischen Spiele und die Fußball-Weltmeisterschaft.

Die Mainzelmännchen marschieren in Hockenheim gleich scharenweise ein: 80 Kameraleute und Reporter, Toningenieure, Kabelträger, Hilfskräfte und Fahrer.

Und auch Barbara Düsterberg, Studentin der Rechte, zur Zeit Hospitantin und „Mädchen für alles" in der ZDF-Sportredaktion.

„Es macht mir irrsinnig Spaß", beschreibt sie ihre Arbeit: Vom luftigen Beobachtungsposten unter dem Tribünendach muß sie per Funk Positionswechsel im Fahrzeugpulk melden. Eine Eintrittskarte aber hätte sich die hübsche Aushilfe „sicher nie gekauft" — für Motorsport hatte sie bisher nichts übrig. Wie viele andere Mitglieder des ZDF-Teams im Motodrom übrigens auch. Fachkundige Gesprächspartner sucht man vergebens.

„Ein Opernkritiker muß ja auch nicht singen können", kontert Reporter Dieter Dammler. Die Herrn Redakteure, ja die kennen sich natürlich aus. Aber die anderen?

Lediglich Produktionsleiter Horst Gruber („Ich stehe zwischen Redaktion und Technik und werde dort zermahlen") fuhr einmal selbst Tourenwagenrennen und fühlt sich in Hockenheim an seine schnellen Jugendjahre erinnert. „Autorennen sind leider sehr, sehr aufwendig für uns", gesteht er bedauernd. „Ob Sie nun zehn Minuten oder — wie wir hier — eine ganze Sendung über das Jim Clark-Rennen machen, bleibt sich gleich: Der Aufwand ist immer derselbe."

Aufwand: 20 Kilometer Kabel, neun elektronische Farbkameras (Stückpreis 300 000 Mark), 14 Fahrzeuge vom drei Millionen Mark teuren modernsten Regiewagen Deutschlands bis zum schlichten VW-Bus. Das Rennen, auf tonbandähnli-



Ein Lächeln für die Kamera: Jochen Mass



300 000 Mark kostet eine elektronische Farbkamera.

chen „MAZ"-Bändern (Magnet-Aufzeichnung) festgehalten, wird teilweise von Hockenheim direkt ausgestrahlt – also muß die Bundespost eine 40 Meter hohe Sendeantenne errichten. Strom produzieren acht benzingetriebene Generatoren – aber erst ein Totalausfall mangels Treibstoff läßt jemanden auf die Idee kommen, 160 Liter Sprit in Kanistern herbeizuschaffen.

„Die Technik ist ein Moloch, aber ohne sie geht es nicht", entschuldigt sich Arne Ohlendorf, Cheftechniker und Ober-Bastler beim ZDF-Unternehmen Hockenheim. Er hat in wochenlangem Grübeln eine Möglichkeit gefunden, alle neun Kameras in einem einzigen Regieraum zusammenlaufen zu lassen. So kann Regisseur Thielmann gleichzeitig alle Bilder überblicken. Sonst müssen vier Kameras über eine Sub-Regie laufen, wo ein Unter-Regisseur eine Vorauswahl trifft. Nachteil: Verzögerungen beim Umschalten auf ein aktuelles Ereignis, zum Beispiel zu einem Unfall.

„Hockenheim ist die fernsehgerechteste Rennstrecke der Welt", lobt der Regisseur. Und wenn es nach den TV-Stationen ginge, hätte der Nürburgring längst ausgedient. Denn mit ganzen acht Streckenkameras schließt sich in Hockenheim ein Kreis wachsamer Fernaugen um die gesamte, 6,7 Kilometer lange Rennstrekke. Auf dem 22,8 Kilometer langen Ring reichen dagegen nicht einmal 21 Kameras, um alle Streckenabschnitte im Bild festhalten zu können.

Ganz ohne Probleme geht eine Übertragung in Hokkenheim natürlich auch nicht über die Bühne. Der offizielle Streckensprecher muß beispielsweise während des gesamten Rennens den Mund halten. Denn die elektrische Ausstrahlung der Streckenlautsprecher stört die empfindlichen Fernsehkameras und läßt die Bilder, wie es im TV-Jargon heißt, „umkippen".

„Wir haben inzwischen viel gelernt", gibt Arne Ohlendorf zu. Und seine Kollegen von der ARD schauen interessiert zu. Sie, die im Juli den Großen Preis von Deutschland der Formel 1 aus Hockenheim übertragen werden, haben hier Hilfe in Form eines Übertragungswagens und der Benützung ARD-eigener und festinstallierter Kamerakabel beigesteuert. Ein ARD-Mann notiert eifrig mögliche Fehlerquellen.

Nach dem Rennen – die Sendung hat aus unerfindlichen Gründen pannenlos geklappt – hat Reporter Dammler bei einem Bier Zeit zum Ausspannen – und zum Nachdenken: „Es sind bei uns keine finsteren Mächte gegen den Motorsport am Werk. Aber bedenken Sie: Es gibt 26 Sportarten, über die das Fernsehen berichtet. Da müssen wir uns an Zahlen orientieren."

Die sprechen scheinbar Bände: Laut einer Statistik der beiden deutschen Fernsehanstalten erreichten Autorennen im Schnitt der letzten zehn Jahre lediglich eine Einschaltquote von 13 Prozent. Zum Vergleich: Fußball (Europapokal) kam auf 75, Eiskunstlauf auf 45 und sogar Reiten (Großer Preis von Aachen) noch auf 25 Prozent.

„Immerhin", so tröstet Dammler die Motorfans, „rangieren Rennen unter den zehn beliebtesten Sportarten. Das wird natürlich berücksichtigt." Dennoch habe die Motorsport-Lobby beim ZDF angesichts der Quoten einen „schweren Stand" in den alles entscheidenden Redaktionskonferenzen – dort, wo die begehrten Sendeminuten vergeben werden.

So oder so muß Dammler die vermeintliche Rennfeindlichkeit des Senders büßen: „Die bösesten Briefe bekomme ich immer von den Motorsportlern, die sich übergangen fühlen oder mit der Berichterstattung nicht einverstanden waren."

Tim Cole


In Hockenheim sind neun davon nötig.


Aufwendig: ZDF-Fuhrpark vor dem Motodrom


Der Ton macht die Musik: Streckenmikrophone

Fotos: Heere

Eine Form des Kundendienstes

Rückrufaktionen der Automobilhersteller: kein Grund zur Aufregung.

Die jüngste Aktion betraf gleich eine halbe Million Autos. Nachdem sich bei einigen Wagen der amerikanischen Ford-Modelle Mustang und Cougar aus den Produktionsjahren 1968 und 1969 die Vordersitze aus der Verankerung gelöst hatten und die Fahrer beim scharfen Beschleunigen urplötzlich nach hinten wegkippten, verdonnerte ein Richter in Washington im April 1977 die Firma Ford zu einer aufwendigen Aktion: Rund 500 000 der immerhin schon betagten Autos mußten in die Werkstätten beordert und überprüft werden.

Für Amerika war dies freilich nur ein Fall von vielen, der weder Emotionen noch Unmut erregt. Denn seit 1966 sind in den USA, so schätzt die amerikanische Verkehrssicherheitsbehörde, rund 47,5 Millionen Autos einheimischer und ausländischer Produktion zurückgerufen worden.

Häufig allerdings aus nichtigen Gründen. So wurde beispielsweise das Volkswagenwerk im Dezember 1975 dazu gezwungen, insgesamt 148 in Kalifornien zugelassene VW Dasher (Passat) in die Werkstätten zu holen, weil der dort vorgeschriebene Aufkleber auf der Windschutzscheibe die falschen Abgaswerte trug.

Auch solche Bagatellen dringen an die amerikanische Öffentlichkeit. Denn in den USA – und auch in Japan und Australien – sind Automobilwerke und Importeure per Gesetz verpflichtet, jegliche Rückrufaktionen über die Presse zu verbreiten.

Was in den USA deshalb längst zum Autofahrer-Alltag gehört und auf das Image der betroffenen Firmen ohne Einfluß bleibt, galt in der Bundesrepublik „noch vor einem Jahrzehnt als Schreckgespenst der Hersteller", wie sich Ford-Pressesprecher Karl Mauer an die Zeiten erinnert, als man in der Automobil-Branche „hinter der vorgehaltenen Hand" von Rückrufaktionen sprach.

„Die Einstellung der Produzenten und Verbraucher zu diesem Thema hat sich erfreulicherweise völlig gewandelt. Die Hersteller haben Fehler eingestanden und damit Vertrauen gewonnen", begründet Karl Mauer die bereinigte Situation, und VW-Pressechef Anton Konrad pflichtet bei: „Es liegt doch im Interesse der Kunden, solche Fehler, die trotz aller Sorgfalt auftreten können, schnellstens abzustellen. Rückrufaktionen sind deshalb durchaus als eine höhere Form des Kundendienstes zu sehen."

Von den dennoch ungeliebten öffentlichen und meist auch kostspieligen Offensiven waren bislang ohne Ausnahme alle deutschen Hersteller betroffen: VW, Opel, Ford, BMW, Audi/NSU, Porsche und auch Daimler-Benz. Die Gründe dafür können freilich recht unterschiedlich sein.

So vernahm ein Opel-Kundendienstmann Anfang 1976 bei einer Probefahrt mit einem Opel Ascona verdächtige Schleifgeräusche, weil bei voll eingeschlagener Lenkung die Reifen an den vorderen Bremsdruckschläuchen streiften. Die sofortige Reaktion: Opel beorderte 86 011 bereits ausgelieferte Ascona und Manta



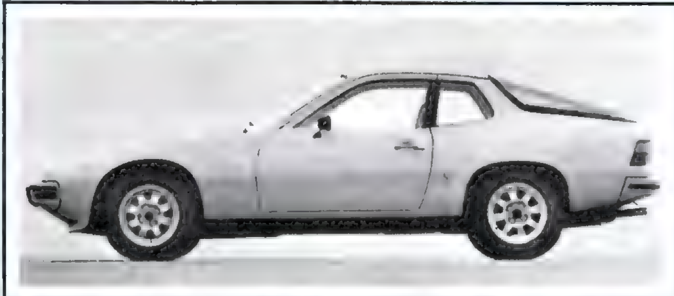
Mögliche Schäden am Längsträger: Mercedes S-Klasse



Überprüfung des Handbremshebels: Ford Granada



Probleme mit der Servolenkung: BMW Sechszylinder-Reihe



Nachträgliche Sicherung der Saugrohrstütze: Porsche 924



Reifenkontakt mit Bremsschläuchen: Opel Ascona

6 starke Seiten sollte ein perfekter Reifen haben.



Mit 6 mal der Note 1 war der Metzeler Perfect im Gürtelreifentest von 'auto, motor und sport' (Nr. 12/1976) der am besten bewertete Reifen. Dieses Ergebnis wurde durch die Gesamtnote 'sehr gut' auch im 'mot'-Reifentest bestätigt (mot 5/1977).



Metzeler Perfect. Er heißt, wie er ist.

in die Werkstätten und ließ den Fehler, der nur unter extrem ungünstigen Bedingungen auftrat, beheben.

VW wiederum ließ Ende 1974 insgesamt 217 000 Wagen der Typen Golf, Polo und Scirocco überprüfen, weil – wie nachträglich bemerkt wurde – die Sicherungsscheibe für die Bremsdruckstange möglicherweise nicht richtig montiert war. Porsche sah sich 1976 gezwungen, bei 5000 Porsche 924 nachträglich die Schrauben an der Saugrohrstütze zu sichern, BMW hatte im September 1976 bei den Sechszylinder-Autos Probleme mit der Servolenkung, und Daimler-Benz startete im letzten Jahr eine Rückrufaktion wegen möglicher Schäden an der Lenkungsbefestigung älterer Wagen der S-Klasse.

Und weil sich Ende 1976 ein Ford Granada trotz angezogener Handbremse unverhofft selbständig machte und seinem Besitzer davonrollte, holte Ford 90 000 Autos in die Werkstätten. „Dabei", so versichert Pressesprecher Karl Mauer, „wurde nur ein einziges Auto gefunden, bei dem die Zacken am Handbremshebel nicht mehr richtig sicherten."

Ähnlich geringe Quoten sind bei allen Rückrufaktionen die Regel, wie Bruno Görres, Hauptabteilungsleiter des Zentralkundendienstes bei Daimler-Benz, errechnete: „Nur bei weit unter einem Prozent der zurückgeholten Wagen werden tatsächlich Schäden festgestellt."

Dem Zufall wird dennoch nichts überlassen. Häufen sich Garantie- der Kulanzanträge für bestimmte Teile oder gerät ein Teil bei den regelmäßigen und intensiven Werksüberprüfungen in Verdacht, dann, so Bruno Görres, „läuten bei uns die Alarmglocken". Eine gut eingespielte Gruppe beginnt nun aktiv zu werden, kreist zunächst die möglicherweise mit fehlerhaften Teilen bestückten Autos ein, informiert die Werkstätten und sorgt — wenn eine Rückrufaktion notwendig erscheint — auch dafür, daß die eventuell auszuwechselnden Teile auf Lager sind.

Vor allem bei älteren Wagen — Görres: „Es gibt halt Kunden, die ihre Wagen stärker als unsere Versuchsfahrer strapazieren und dann können bei unvernünftiger und grober Behandlung späte Folgeschäden auftreten" — oder bei großen Stückzahlen gehen die Werke an die Öffentlichkeit, um einen möglichst großen Kreis zu erfassen. Zusätzlich werden die Kunden, gespeichert in Magnetbändern des Kraftfahrt-Bundesamtesoder — wie bei Daimler-Benz — direkt im Werk, persönlich angeschrieben, zum Besuch einer Werkstatt aufgefordert oder um die Adresse des neuen Besitzers gebeten, falls der Wagen inzwischen weiterverkauft wurde.

Und für den Fall, daß sich ein Kunde trotz Aufforderungen nicht bei seiner Werkstatt meldet, ist gleichfalls vorgesorgt: Er bekommt zur Mahnung nochmals einen Brief zugeschickt — diesmal aber eingeschrieben. *Uwe Brodbeck*

Heißer Frühling

Marktbericht März 1977: Schallmauer durchbrochen.

Der Frühjahrs-Boom erreichte im März einen vorläufigen Höhepunkt: Erstmals wurde mit einem Verkauf von 309 143 Neuwagen – plus 13,9 Prozent gegenüber März 1976 – die Schallmauer von mehr als 300 000 Zulassungen pro Monat durchbrochen.

Daß es nicht noch mehr wurden „liegt an der völligen Auslastung unserer Montage-Kapazität“ (Opel-Generaldirektor James F. Waters). „Wir können zur Zeit nicht mehr Autos bauen, nur die geplanten Sonderschichten können uns weiterhelfen.“ Der Opel-Boß rechnet im übrigen „mit einem Anhalten der guten Auto-Konjunktur“.

So mußten sich die Rüsselsheimer Opel-Werke mit einem Marktanteil von 18,8 Prozent begnügen und konnten nicht mit ihrem Wolfsburger Rivalen VW (Marktanteil 24,2 Prozent) Schritt halten. Der gesamte Volkswagen-Konzern einschließlich der Tochter Audi NSU sicherte sich mit einem Absatz von 102 572 Neuwagen exakt ein Drittel Anteil am Gesamtmarkt.

Zu dem Rekord-Abschluß des VW-Konzerns trugen neben dem Golf, der mit einem Verkauf von 31 794 Exemplaren fast an die Glanzzeiten des Käfers heranreichte, die Modelle Audi 80 (plus 23,7 Prozent), Audi 100 (plus 138,9 Prozent), Scirocco (plus 25,0 Prozent) sowie der neue Derby bei, der mit einem Verkauf von 7428 Exemplaren einen guten Einstand feierte. *kw*

HERSTELLER	März 1977	März 1976	Veränd. in %*
Alfa Romeo	**2 744**	**2 800**	**– 2,0**
Audi NSU	**27 756**	**21 544**	**+ 28,8**
Audi 50	2 643	6 128	– 56,9
Audi 80	11 861	9 590	+ 23,7
Audi 100	13 070	5 471	+ 138,9
NSU Ro 80	177	164	+ 7,9
Sonstige	5	191	–
Autobianchi	**371**	**316**	**+ 17,4**
BMW	**15 515**	**13 019**	**+ 19,2**
1502	1 513	1 564	– 3,3
316/318/320	8 121	6 132	+ 32,4
518/520	2 186	2 304	– 5,1
525	1 868	1 151	+ 62,3
528	999	793	+ 26,0
3.0	202	521	– 61,2
3.3 Li	12	23	– 47,8
630 CS/633 CSi	334	23	–
725/728/730/733 i	6	–	–
Sonstige	274	508	–
Chrysler/Simca	**8 205**	**6 811**	**+ 20,5**
Simca 1000	703	716	– 1,8
Simca 1100	2 497	1 623	+ 53,9
Simca 1307/1308	4 486	3 893	+ 15,2
Chrysler 160/180/2 L	258	258	–
Matra	236	129	+ 83,0
Sunbeam	3	26	– 88,5
Sonstige	22	166	–
Citroen	**5 810**	**4 311**	**+ 34,8**
2 CV	1 640	1 165	– 40,8
Dyane	69	126	– 45,2
LN	443	–	–
GS/GSX	2 060	1 919	+ 7,4
CX	1 491	1 006	+ 48,2
Sonstige	107	95	–
Datsun	**1 517**	**1 542**	**– 1,6**
Fiat	**14 245**	**12 517**	**+ 13,8**
Fiat/Italien	13 459	11 942	+ 12,7
SEAT/Spanien	240	473	– 49,3
Zastava/Jugosl.	36	102	– 64,7
Polski Fiat	510	–	–
Fiat 126	1 418	1 451	– 2,3

HERSTELLER	März 1977	März 1976	Veränd. in %*
Fiat 127	3 665	2 053	+ 78,5
128	3 086	2 723	+ 13,3
131 mirafiori	3 185	3 702	– 14,0
132	1 961	1 900	+ 3,2
133	161	402	– 60,0
Sonstige	769	286	–
Ford (USA)	**1 283**	**488**	**+ 162,9**
Ford	**43 484**	**40 953**	**+ 6,2**
Fiesta	7 667	–	–
Escort	4 939	8 447	– 41,5
Capri	2 329	1 349	+ 72,7
Taunus	16 732	17 605	– 5,0
Granada	11 041	11 253	– 1,9
Sonstige	776	2 299	–
General Motors	**388**	**221**	**+ 75,6**
Honda	**763**	**318**	**– 139,9**
Lada	**1 285**	**1 157**	**+ 11,1**
Lancia	**508**	**326**	**+ 55,8**
Leyland	**1 466**	**1 001**	**+ 46,5**
Mazda	**1 216**	**784**	**+ 55,1**
Mercedes-Benz	**21 011**	**20 574**	**+ 2,1**
200, 230, 250, 280, 280 E	8 666	8 252	+ 5,0
200 D, 220 D, 240 D, 300 D	8 232	8 752	– 5,9
280 S, SE, 350 SE, 450 SE/SEL	3 254	2 547	+ 27,8
280 SL, 350 SL, 450 SL	372	296	+ 25,7
Sonstige	487	727	–
Opel	**58 143**	**55 427**	**+ 4,9**
Kadett	16 579	14 684	+ 12,9
Rekord	11 458	12 906	– 11,2
Ascona	19 176	18 108	+ 5,9
Manta	7 725	8 686	– 11,1
Commodore	2 943	696	+ 322,8
Admiral, Diplomat	234	263	– 11,0
Sonstige	28	84	–
Peugeot	**6 171**	**5 235**	**+ 17,9**
Porsche	**1 186**	**1 007**	**+ 17,8**

HERSTELLER	März 1977	März 1976	Veränd. in %*
Renault	**15 688**	**14 742**	**+ 6,4**
R 4	3 882	4 784	– 18,9
R 5	3 267	3 039	+ 7,5
R 6	749	1 580	– 52,6
R 12	1 377	1 913	– 28,0
R 14	2 470	–	–
R 15	204	202	+ 1,0
R 16	1 400	1 977	– 29,2
R 17	113	78	+ 44,9
R 20	1 633	543	+ 200,7
R 30	537	444	+ 21,0
Sonstige	56	182	–
Skoda	**223**	**352**	**– 36,7**
Toyota	**2 297**	**1 871**	**+ 22,8**
1000	235	228	+ 3,1
Corolla	1 131	710	+ 59,3
Carina/Celica	575	585	– 1,7
Corona	308	–	–
Sonstige	48	348	–
Vauxhall	**130**	**106**	**+ 22,6**
Volkswagenwerk	**74 816**	**61 081**	**+ 22,5**
Käfer	1 400	2 805	– 50,1
Polo	9 965	9 270	+ 7,5
Derby	7 428	–	–
Golf	31 794	25 447	+ 25,0
Passat	16 077	16 734	– 3,9
Scirocco	4 999	3 991	+ 25,3
Sonstige	3 153	2 834	–
Volvo[1]	**2 282**	**2 384**	**– 4,3**
66 DL	297	282	+ 5,3
66 GL	210	215	– 2,3
343	476	–	–
242	164	214	– 23,4
244	730	930	– 21,5
245	172	163	+ 5,5
264/265	225	156	+ 44,2
Sonstige	8	24	–
Sonst. Deutsche	**10**	**8**	**–**
Sonst. Ausländer	**630**	**415**	**–**
Gesamt:	**309 143**	**271 310**	**+ 13,9**

* Neue und auslaufende Modelle sind in der Prozent-Bewertung nicht berücksichtigt; [1]) einschließlich DAF.

Monstermobil

Ein schwarzer Lincoln Continental spielt in einem amerikanischen Horrorfilm die Hauptrolle.

Es fing alles ganz harmlos mit dem Riesenaffen King Kong an. Dann schwamm der Weiße Hai schreckenerregend über die Leinwand. Und nun präsentiert Hollywood das neueste Gruselmonster: ein Auto.

„Der Teufel auf Rädern", so der Filmtitel, wird ab 11. November 1977 auch in bundesdeutschen Kinos anrollen. Hauptdarsteller: Eine Luxuslimousine vom Typ Lincoln Continental Mark III, die urplötzlich ein Eigenleben entwickelt und sich an ihren Schöpfern rächt.

Mordend und führerlos rast das 205 PS starke und mit überdimensionalen Rädern bestückte Gefährt, dem die Techniker der Filmgesellschaft „Universal Studios" extra bullige Stoßstangen sowie geschwärzte Scheiben verpaßten, durch eine amerikanische Kleinstadt und verbreitet dort Angst und Schrecken.

Keiner, der dem schwarzen Monster vor die Räder kommt, überlebt das Treffen — bis der Filmheld und seine Freundin die Todesfahrt des Gefährts stoppen.



Mordet ohne Fahrer: Horror-Auto Lincoln Continental

Für den „größten Autofilm aller Zeiten", so die Filmwerbung, waren zahlreiche Umbauten an dem sechs Meter langen Luxuswagen nötig. Da der für das Publikum unsichtbare Fahrer in einer Szene zum Beispiel zwei kleinere Autos regelrecht niederwalzen mußte, waren Verstärkungen am Rahmen und der Frontpartie unerläßlich. Ein Sperrdifferential und eine extrem kleine Getriebeübersetzung sorgten für das gewünschte Spurtvermögen bei blutrünstigen Karambolagen. *tim*

Hundehütte

Warum ein schwäbischer Fabrikant einen Mercedes 6.9-Kombi bauen ließ.

Kopfstützen, so meinte ein schwäbischer Fabrikant, sind kein ausreichender Schutz gegen Hunde: Trotz aller Liebe zu seinen beiden, stets im Wagenfond mitgeführten Vierbeinern bereitete es dem passionierten Jäger nämlich ernsthaftes Ungemach, daß bei den Tieren während jeder Fahrt der Wunsch aufkam, ihrem Besitzer mit der Zunge das Genick anzufeuchten.

Also mußte ein Kombi mit getrenntem Hundeabteil her und da dem recht anspruchsvollen Automobilisten das Angebot des Marktes nicht genügte, schritt er zur Selbsthilfe und wandte sich an die Bremer Karosseriefabrik Conrad Pollmann, die sich seit 50 Jahren auf die Fertigung von Spezialkarosserien spezialisiert hat.



Abteil für Jagdhunde: Mercedes 450 SEL 6.9-Kombi

Der Wunsch des Schwaben war recht ungewöhnlich: Er orderte bei Pollmann einen zum Großraum-Kombi umgestalteten Mercedes 450 SEL 6.9. Das Prachtstück, das ohne weiteres für sich in Anspruch nehmen kann, der schnellste Kombinations-Kraftwagen der Welt zu sein, geriet zu einer kostspieligen Angelegenheit: 110 000 Mark mußte der Besitzer einer Metallwarenfabrik für das mit Stereoanlage und Telefon ausstaffierte Raumfahrzeug anlegen.

Und da es zu den schwäbischen Eigenschaften gehört, Geld zu haben, aber möglichst kein Aufhebens davon zu machen, ziert das Heck des Mercedes, den sein Besitzer nach einem Jahr und knapp 25 000 km wieder verkaufte, kein 6.9-Schriftzug, sondern ein 280 SE-Schild. *GL.*

An die Redaktion

Der Versuch, Lancia zu retten

Editorial, Heft 8.

Hier ein authentisches Beispiel aus Berlin, wie man zur Rettung Lancias nicht beitragen kann.
Die mir von einem Bekannten geschilderten Vorzüge des Lancia – hohe Fahrleistungen, sparsamer Verbrauch, reichhaltige Ausstattung und vieles mehr – machten mir den Entschluß zum Kauf eines Lancia Beta 2000 Coupés leicht. Ein Treffen in der nahegelegenen Filiale zur Probefahrt wurde vereinbart.
Zum verabredeten Termin steht der Vorführwagen nicht zur Verfügung. Der Verkäufer bittet uns zur Zentrale, etwa zehn Kilometer entfernt, da habe man einen Wagen für uns bereitgestellt. Er steht auch da. In Silbergrau. Das Grau ist nicht Farbe, sondern eine dicke Staubschicht. Und die findet sich auch auf den Scheiben und sogar auf den Sitzen des geschlossenen Wagens. Nicht nur der Verkäufer ist sauer.
Vor Fahrtantritt muß noch getankt werden. Dann geht's endlich los. Auf drei Töpfen. Kommentar des Verkäufers: „Muß erst warm werden."
Beim Anfahren an der nächsten Kreuzung geht der I. Gang nicht rein. Kommentar des Verkäufers: „Der hakelt noch etwas." Auf der Stadtautobahn und danach auf der Avus fahren wir noch immer auf drei Zylindern. Mein laienhafter Eindruck: der wird wohl nie warm.
Inzwischen haben sich Physiognomie und Teint des Verkäufers merklich verändert. Beim Gedanken an das Werkstattpersonal müssen sich bei ihm Mordgelüste eingestellt haben.
Sein Angebot, die Beschleunigung des Wagens schon bei Funktionsfähigkeit von nur drei Zylindern selber zu testen, lehne ich bescheiden ab.
Durch die Probefahrt verständlicherweise in euphorische Stimmung versetzt, erkläre ich mich auf ausdrückliches Befragen mit dem Vorschlag einverstanden, am nächsten oder übernächsten Tag eine weitere Probefahrt mit einem funktionstüchtigen Wagen zu machen. Man notiert meine Telefonnummer und will sich zur Vereinbarung eines genauen Termins am nächsten Vormittag melden.
Seither sind anderthalb Wochen vergangen. Niemand meldete sich. Jetzt habe ich mich für ein anderes Fabrikat entschieden.

Heinz Runge, Berlin

Sanft entschlafen

Nach zehnjähriger Bauzeit wurde die Produktion des Wankel-Autos Ro 80 eingestellt.

Heft 6, Seite 8 und Briefe.

Ich schlage eine Sternfahrt aller Ro-Fahrer nach Wolfsburg vor, mit dem Ziel, den Ro zu retten.

Dr. Eckart Schleth, Gr.-Grönau



Bedauern über Produktionseinstellung: NSU Ro 80

Wie kann dieser Konzern, dem mit NSU und Audi technisches Material in die Hände fiel, wie er es von Käfer- und verfahrenen VW-Modellen nicht zu träumen wagte, so rigoros der traditionsreichen Firma NSU und ihren Modellen das Licht ausblasen? Sicherlich gibt es einige Gründe dafür. Die Liebe zu technischen Leckerbissen jedenfalls scheint es in diesem Konzern nicht zu geben.
Verachtenswert ist vor allem, daß der Ro 80 nicht die geringste Chance erhielt, mit einem stärkeren Motor zu neuer Blüte zu gelangen oder in einem würdigen Nachfolger weiterzuleben.
Falls es für den Ro 80 kein „Weiterleben" oder keine „Wiedergeburt" geben sollte, wofür einzusetzen es sich lohnte, sollte man doch überlegen, ob dieses Auto, wenn schon in den Audi-Werken kein Platz mehr dafür vorhanden ist, in einer anderen Karosseriefirma weitergebaut werden könnte.

Heinrich Afflerbach, Kreuztal-Eichen

Die Stammkunden und Freunde des Ro 80 tragen Trauerflor. Durch Modifizierung der Instrumentierung (Beispiel BMW) und Ausrüstung mit dem neuen Triebwerk EA 871, Leistung 170 PS, wäre der Ro 80 mit Sicherheit auf zufriedenstellende Produktionszahlen gekommen.
Es steht fest, daß alle Minuspunkte, die man dem bisherigen Ro 80-Triebwerk noch anlastete, mit der

neuen Wankeltechnik beim EA 871 beseitigt worden wären. Beanstandet wurde folgendes:

- wenig Leistung unterhalb von 3500 Umdrehungen;
- für die Wagenklasse und Gewicht nur 115 PS;
- im Stadtverkehr relativ hoher Kraftstoffverbrauch;
- etwas unrunder Leerlauf, aus dem Stand schlechte Beschleunigung.

Der neue Motor hat einen Kraftstoffverbrauch, der den Verbräuchen vergleichbarer Hubkolbentriebwerke entspricht. Der Leerlauf ist nun sehr gut und liegt in der Drehzahl wesentlich niedriger, ein Wandler ist nicht mehr erforderlich, die Vakuumpumpe entfällt ebenfalls. Im Drehmoment ist der Motor auch im untersten Drehzahlbereich erheblich stärker geworden. Dieses 170 PS-Triebwerk ist in der Herstellung kostengünstiger als das Triebwerk mit 115 PS. Wer im Fahrbetrieb erlebt hat, wie laufruhig selbst bei höchster Drehzahl ein Kreiskolbenmotor arbeitet, wird durch die nun ausgereifte Wankeltechnik immer ein Anhänger des Wankelmotors bleiben. Die besten Sechszylinder-Triebwerke können mit der Laufruhe des Wankelmotors im hohen Drehzahlbereich nicht mithalten.

Klaus Kranzusch, Schwanewede

Der Sprücheklopfer

Luigi Colani bastelt am VW der achtziger Jahre.

Heft 6, Seite 17 und Briefe.

Ihre Behauptung, Colani hätte noch nie ein realisierbares Auto zustande gebracht, möchte ich bezweifeln. Richtiger ist die Tatsache, daß der deutschen Autoindustrie der Mut zur Avantgarde und somit auch zu Colani-Kreationen fehlt. Statt dessen prägen solch

Leserbriefe

langweilige Autos wie Polo, Golf, Passat und Fiesta die deutsche Autolandschaft. Anstatt Colani einen Sprücheklopfer zu nennen, sollten Sie lieber ein paar Seiten opfern und Colani zu Wort kommen lassen.

Joern Mircea Wachner, Freiburg i. Brsg.

Ich kann Herrn Colani nur im höchsten Maße beipflichten, denn nicht nur der Golf, sondern 90 Prozent aller in Deutschland gestylten Autos gehören samt ihren Stylisten und Designern in den Sarg. Ist es denn hierzulande nicht möglich, ein auch äußerlich etwas ansprechendes Auto auf die Räder zu stellen?
Wenn dann Herr Colani versucht, etwas frischen Wind in den deutschen Autowald zu bringen, wird er verlacht und als Verrückter oder Avantgardist abgestempelt. Vielleicht sind seine Ideen momentan noch etwas zu futuristisch für den braven deutschen Durchschnittsmenschen, doch Colani zeigt, wo es lang geht.

Harald Hartmann, Stuttgart

Da war doch mal der Versuch, einen deutschen Formel 1-Rennwagen unter dem Namen Eiffelland auf die Räder zu stellen. Schön schnittig sah er ja aus . . .
Diese Erfahrung sollte sich Herr Colani erst einmal zu Herzen nehmen, bevor er Leute angreift und kritisiert, die nicht nur gefällige, sondern auch funktionelle und technisch ausgereifte Autos bauen, die darüber hinaus noch den unschätzbaren Vorteil haben, auch tatsächlich und ohne thermische Probleme zu laufen.
Ein Schandmaul allein macht aus einem Stümper noch keinen Fachmann.
Colani sollte zur Kenntnis nehmen, daß Autos eben nun mal keine Waschbecken und Toilettenschüsseln sind.

Wulf Martin, Roth-2



Wenig erfolgreich: Eiffelland Formel 1-Rennwagen

Verdammte Motorradfahrer

Editorial Heft 7 und Briefe.

Mit Freude bekomme ich gerade Ihr Heft auf den Tisch. Ihr Leitartikel „Verdammte Motorradfahrer“ trifft genau den Kern des Problems, und ich bin Ihnen dankbar für diese Zeilen.

H. G. v. d. Marwitz, BMW Motorrad GmbH, München

Wir fahren auch gern – hauptsächlich am Wochenende bei schönem Wetter – mit unserer Honda CB 750 in die Naherholungsgebiete Baden-Württembergs.
Wir sind dabei immer bemüht, niemanden zu gefährden, vor allem uns selbst nicht.
Es ist eine hervorragende Idee, gerade in Ihrer Zeitschrift die Autofahrer ein wenig über die Gepflogenheiten (Licht bei Tag) der Motorradfahrer aufzuklären. Bitte bleiben Sie dabei.

Jürgen und Regina Gudereit, Stuttgart 60

Mit den Problemen, die Sie in Ihrem Artikel so sachlich und scheinbar selbstverständlich ansprechen und die zu dem gestörten Verhältnis zwischen Autofahrern und Motorradfahrern führten, haben Sie uns aus der Seele gesprochen.
Wir, die Essener Abteilung einer bundesweiten Bürgerinitiative, die sich gebildet hat, um der entarteten Entwicklung auf dem Gebiet der Motorrad-Haftpflichtprämien entgegenzuwirken und gleichzeitig um Verständnis für Motorradfahrer zu werben, kämpfen seit geraumer Zeit gegen die von Ihnen angeführten Vorurteile an. Leider mit sehr wenig Erfolg, da selbst viele Motorradfahrer ihre Kollegen mit der gleichen Skepsis betrachten wie unsere Verkehrspartner auf vier Rädern.
Um so ermutigender ist die von Ihnen gezeigte Initiative. Kommt sie doch von der Gegenseite, also von den Autofahrern. Wir hoffen, daß Ihr Artikel einen Aufhänger bie-



Herausgeber:
Paul Pietsch
Ludwig Vogel

Redaktionsdirektor:
Ferdinand Simoneit

Chefredaktion:
Fritz Reuter
Klaus Westrup
Dipl.-Ing. Gert Hack

Grafische Gestaltung:
Robert Rettenmayr

Produktion:
Otto Goebel (Ltg.)

Horst Steindel
(Chef vom Dienst)

Redaktion:
Clauspeter Becker (Sonderaufgaben)
Uwe Brodbeck (Ltg. Magazin)
Ing. Helmut Eicker (Technik, Ltg. Testabteilung)
Horst Hamel (Dokumentation)
Norbert Haug (Ltg. Sport)
Götz Leyrer (Ltg. Sonderredaktion)
Michael Mehlin (Testwagen)
Wiltrud Miethke (Unterhaltung)
Bernd Ostmann (Testabteilung)
Hans-Robert Richarz (Wirtschaft)
Stefan Roser (Testabteilung)
Hannes Scholten (Ltg. Unterhaltung)
Werner Schruf (Ltg. Ratgeber)
Ute Teichmann (Testabteilung)
Klaus Wießmann (Test und Technik)

Grafik:
Wolfgang Brettschneider, Martin Ebergenyi, Brigitta Glöde, Andreas Olbrich, Franz Olinowetz (Ltg.)

Fotografen:
Hans Peter Seufert
Heinz Binder
Julius Weitmann

Zeichner:
Walter Gotschke
Rolf Kutschera

Ständige Mitarbeiter:
Fritz B. Busch
Paul Frère
Karl Königshofer
Dipl.-Ing. Dieter Korp
Hartmut Lehbrink
Jürgen Lewandowski
Rolf Lohberg
Heinz Prüller
Dr. Paul Simsa

Auslandskorrespondenten: Marc Madow, Los Angeles; Wallace Wyss, Marina del Rey; Ulrich Mulert, New York; Gordon Wilkins, London; Alan Brinton, Sevenoaks; Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Evian-les-Bains; Giovanni Conte Lurani, Mailand; Gianni Rogliatti, Turin.

Verlag: Vereinigte Motor-Verlage GmbH + Co KG Stuttgart
Leuschnerstraße 1
Tel.: 07 11/21 42–1
FS: 07/22 036

Redaktion:
auto motor und sport
7000 Stuttgart 1,
Postfach 1042

Anzeigenleitung: Richard Stolz; für den Inhalt verantwortlich: Helmut Fligg. Vertrieb: Albert Manz. Herstellung: Hugo Herrmann (Stgt.), Heinrich Regan (Mch.). Druck: Gruner + Jahr AG & Co, Itzehoe.

Tiefdruckpapiere der Papierfabrik Albbruck, Printed in Germany.

auto motor und sport erscheint 14täglich, mittwochs. – Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde.

Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel.

Einzelheft DM 2,50 (einschl. MwSt.). Bezugspreis direkt ab Verlag vierteljährlich DM 15,80 (einschl. 5,5% MwSt.). Kündigung des Abonnements vier Wochen vor Vierteljahresende.

Postscheckkonto: Stuttgart 161 37.
Bankkonto: Dresdner Bank AG Stuttgart 9 022 284.

Anzeigenpreisliste Nr. 30 – Gerichtsstand Stuttgart.

Im gleichen Verlag erscheinen: „Motor Revue“, „Flug-Revue/flugwelt international“, „lastauto omnibus“, „lastauto omnibus-katalog“, „mot Die Auto-Zeitschrift“, „auto-Katalog“, „sport auto“.

Im Motor-Presse-Verlag GmbH & Co KG: „Motorrad“, „Motorrad-Katalog“, „fiat fahren“.



Metzeler Motorrad-Reifen halten die Spitze. Auf allen Straßen der Welt.



Metzeler Reifen laufen gern auf vollen Touren. Spurtreu und kurvenstabil. Durch perfekten Reifenaufbau zwingen sie die Kraft der Maschine voll auf die Straße.
Vom Motorrad-Reifenhersteller mit der größten Erfahrung. Auf technische Sicherheit programmiert.



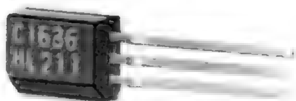
Metzeler Motorrad-Reifen. Ausgereift – fahrtechnisch sicher.

Schon drei Bauteile des Wega R 3140 könnten manchen anderen Receiver entscheidend verbessern.

Wir spekulieren nicht darauf, daß Ihnen ein schönes Bild genügt, um von einem HiFi-Receiver überzeugt zu sein. Wir bauen vielmehr auf technische Fakten, die Ihnen hier und beim Vergleich beweisen, was es mit dem Receiver Wega R 3140 auf sich hat.
Hier einige Beispiele:

Der LEC-Transistor: Das Eigenrauschen der Verstärker-Vorstufe ist praktisch gleich Null.

Mit LEC-Transistoren (low emitter concentration), die Ihnen kein anderer deutscher Hersteller in seinen Receivern bieten kann, hat Wega eines der Hauptprobleme der HiFi-Technik gelöst. Denn LEC-Transistoren produzieren praktisch kein Eigenrauschen mehr.

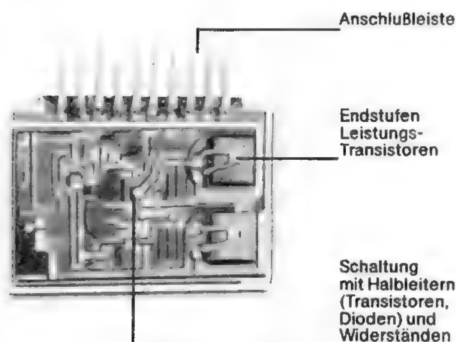


LEC-Transistor.
In deutschen Geräten nur bei Wega.

Und das wird sich auch nach vielen hundert Betriebsstunden nicht ändern. Dafür garantieren wir.
Logisch, daß die einmaligen Eigenschaften des LEC an allen kritischen Stellen des NF-Teils genutzt werden

Das Power-pack: Ein hochstabiler integrierter Baustein ist besser als die konventionelle Verdrahtung von einzelnen Transistoren, Dioden und sonstigen Bauteilen.

Bei vergleichbaren Receivern bestehen die Endstufen, jene Baugruppen also, die für die Qualität der Ausgangsleistung verantwortlich sind, aus vielen einzelnen Schaltungen und Halbleiter-Elementen.

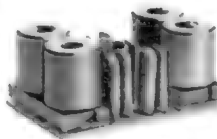


Power-pack – Endstufe

Wega baut diese Endstufen mit Power-packs. Das sind Module in Hybrid-Technik, deren Eigenschaften und Zuverlässigkeit sich selbst unter extremen Betriebsbedingungen nicht ändern. Hohe Strom- und Spannungsreserven schließen eine Zerstörung durch Überlastung aus.

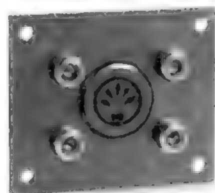
Das MPX-Filter: Perfekte Unterdrückung aller FM-Hilfsfrequenzen.

Das MPX-Filter sorgt mit seiner hervorragenden Frequenzlinearität für eine perfekte Musikwiedergabe. Dabei unterdrückt es alle FM-Hifsfrequenzen. Ergebnis: ein besserer Klang und Tonbandaufnahmen höchster Qualität.

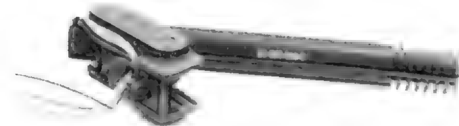


Wega MPX-Filter (geöffnet)

Noch einige der vielen technischen Vorteile in Stichworten:



Kombinierte DIN/Cinch-Buchsen. Für universelle Anschlußmöglichkeiten in- und ausländischer HiFi-Bausteine gleich welcher Norm. Bessere Ausnutzung der Dolby® - Technik und Mithörmöglichkeit „vor Band" bei Cassettenaufnahmen.



Schwenkbare AM-Ferrit-Antenne für besten AM-Empfang. Sie brauchen Ihren Receiver also nicht mehr in die empfangsgünstigste Position zu rücken.

Wire-wrapping. Neue, einwandfreie Möglichkeit der Verbindung einzelner Baugruppen. Es gibt keine kalten Lötstellen mehr.



Die besondere Sorgfalt, die schon bei diesen wenigen Teilen und Teilchen des Wega R 3140 deutlich wird, erstreckt sich vom kleinsten Schalter bis zum kratzfest beschichteten Metall-Gehäuse, einer Technologie aus der Weltraumfahrt.

Der Receiver Wega R 3140 erfüllt nicht nur die HiFi-Norm DIN 45500. Er übertrifft sie in allen Punkten bei weitem. Sie bekommen ihn mit optimal angepaßten, leistungsstarken Lautsprecherboxen, deren Hoch-/Mittelton-Kalotten und Baßsysteme ein hervorragendes Klangbild garantieren.

Sie können den Receiver mit weiteren Bausteinen des Wega HiFi-Systems 40/41 kombinieren: Die Phonoeinheit P 3440 und das Cassetten-Deck C 3941 sind technisch und vom Design her eine ideale Ergänzung.

WEGA



HiFi-Receiver R 3140. Ein Baustein aus dem Wega HiFi-System 40/41.
Ausgangsleistung 2 x 30 Watt Sinus-Dauerton an 4 Ohm.

Leserbriefe

tet, durch den auch neue Initiativen motiviert werden können. **Manfred Lange, Essen**

Ihr Editorial spricht mir aus dem Herzen. Motorradfahrer werden als Raser angesehen. In Wirklichkeit aber gehören sie zu der Sorte Verkehrsteilnehmer, die durch zügige Fortbewegung die anderen am wenigsten behindern. Oder haben Sie schon mal erlebt, daß sich beim Rückflußverkehr am Sonntagabend hinter einem mit 70 km/h schleichenden Motorradfahrer eine endlose Schlange gebildet hat? **Josef Sporer, Manching**

Männerhobby Motorrad

Extra, Heft 7.

Ich bin regelmäßiger Leser Ihrer Zeitschrift, obwohl ich weiblichen Geschlechts bin. Um so mehr habe ich mich über Ihre Titel „Männerhobby Motorrad" und „Männerhobby Roulette" und „Männersachen" geärgert. Es gibt sehr wohl auch Frauen, deren Hobby ein Motorrad oder das Roulette ist. Und Ihre als „Männersachen" angebotenen Dinge kann eine Frau ebenfalls gut gebrauchen. **B. Carls, Düsseldorf**

Ich kann Ihnen bei der Beurteilung der Harley-Davidson XLH 1000 nur beipflichten, sie ist kein ernsthaftes Motorrad, sondern ein Schauobjekt. Auch bei der Kawasaki Z 1000 kann ich ihrem positiven Bericht zustimmen. Ich halte die Kawa für die beste Tausender, trotz des Kettenantriebs. Zustimmen kann ich Ihnen auf keinen Fall bei der Beurteilung der Honda Gold Wing und der BMW R 100 RS. Ich meine, daß die BMW kein Motorrad mehr ist, und wenn es eines sein soll, so hat sie viel zu breite Fußrasten (womit die Zylinder gemeint sind).
Die Honda Gold Wing ist zwar die schwerste der vier getesteten Tausender, aber deswegen auf keinen Fall schlechter als die BMW R 100 RS. Ein moderner wassergekühlter Boxermotor, dessen 1000 Kubikzentimeter auf vier Zylinder aufgeteilt sind, ist besser als ein mit wenig Aufwand aufgebohrter Zweizylinder-Stoßstangen-Boxermotor. Der Honda-Vierzylinder ist dem rüttelnden Zweizylinder haushoch überlegen. **Wolfgang Johann, Mannheim**



Nicht nur Männerhobby: schwere Motorräder

Die gute Gelegenheit

Spartips des Monats: preisgünstige Importwagen.
Heft 7, Seite 164.

Finden Sie es richtig, Ihre Leser auf einen preisgünstigen Autokauf hinzuweisen, ohne ihnen gleichzeitig mitzuteilen, welche Nachteile sie sich damit einhandeln? ▷

Was Sie heute von einem Auto unter 10.000 Mark* alles verlangen können. Ford Escort.

Serienmäßig:
Höhenverstellbare Kopfstützen vorn

Serienmäßig:
Ford-Schallschluckwanne

Serienmäßig:
Automatik-Sicherheitsgurte vorn

Serienmäßig:
Kindersicherungen an den hinteren Türen

Serienmäßig:
Verbundglas-Frontscheibe

Serienmäßig:
Heizbare Heckscheibe

Serienmäßig:
Elektrische Scheibenwaschanlage

Serienmäßig:
411 Liter Limousinen-Kofferraum

Serienmäßig:
1,1- oder 1,3-Liter-Motor wahlweise, ohne Aufpreis

Serienmäßig:
4½-Zoll-Felgen

Serienmäßig:
Scheibenbremsen vorn mit Bremskraftverstärker

Serienmäßig:
Stahlgürtelreifen

Serienmäßig:
Drehstrom-Lichtmaschine

Serienmäßig:
Zweikreis-Bremssystem

Serienmäßig:
Kein Getriebeölwechsel auf Lebenszeit

Serienmäßig:
Zweistufiges Gebläse für Heizung/Belüftung

Serienmäßig:
Vollkreis-Ventilation

* Unverbindliche Preisempfehlung für das viertürige Grundmodell ab Werk DM 9.760,–.
Ford Credit finanziert Ihren neuen Ford auch ohne Anzahlung.

Ford Escort. Ein sympathisches Auto.



Das Zeichen der Vernunft.

Leserbriefe

Als Automobilhändler und vor allem Werkstätteninhaber möchte ich zu Ihrer Veröffentlichung bemerken, daß Sie scheinbar nicht überlegt haben, wer denn diese Fahrzeuge reparieren soll, wer vor allem die Garantiearbeiten erledigen soll, deren Ausführung ja teilweise auch zu Lasten der durchführenden Werkstatt geht.

Meinen Sie nicht, daß es richtig wäre, die deutschen Automobilhändler – gleich welches Fabrikat sie vertreten – zu unterstützen in ihrem Bestreben, ihren Kunden einen hundertprozentigen Service zu bieten (Vorführwagen, Ausstellungswagen, Ersatzteilbevorratung, Mechanikerschulung), der natürlich größeres Eigenkapital erfordert, das der Händler wiederum nur verdienen kann, wenn er die von ihm betreuten Fahrzeuge auch selbst verkauft – ein ganz normaler volkswirtschaftlicher Vorgang.

Dr. W. Rieth,
Citroen-Vertragshändler,
München

Konzept für die Zukunft

So entstand der neue Achtzylinder-Porsche 928.
Heft 6, Seite 32 und Briefe.

Zu der gut proportionierten Form des Porsche 928 kann man dem Styling-Team gratulieren. Die süßen Früchte hängen jedoch hoch. Mit Genugtuung habe ich dennoch dem Bericht entnommen, daß der „billigere" Porsche 911 weitergebaut wird. Zweifellos hat auch dieses Modell, bedingt durch die makellose Form, weitere Daseinsberechtigung. Doch leuchtet mir nicht ein, warum die Zweiliter-Version dem USA-Markt vorbehalten bleibt. Die strömungsgünstige Form, gepaart mit dem Fünfgang-Getriebe, erfüllt überdurchschnittliche Ansprüche. Noch heute beneide ich jene Porschefahrer der fünfziger Jahre, die sportliche und wirtschaftliche Reisewagen fahren konnten.

Udo Mindt,
Wolfsburg



Gut proportioniert: Porsche 928

Für oder gegen Führerscheinentzug auf Bewährung

Heft 6, Seite 11.

Ich habe die abgedruckten Plädoyers mit Interesse gelesen und bin zu dem Ergebnis gekommen, daß es sicherlich sinnvoll und auch notwendig ist – schon um die Gleichbehandlung all derer zu gewährleisten, die einmal mit unseren Gesetzen in Konflikt geraten sind –, die gesetzlichen Grundlagen dafür zu schaffen, daß in ganz konkreten Fällen der Führerscheinentzug zur Bewährung ausgesetzt werden kann.

Doch stellt sich für mich in diesem Zusammenhang vorab noch die Frage, ob die Fähigkeiten, die notwendig

sind, um den Führerschein der Klasse 3 zu erlangen, ausreichend sind, gemessen an denjenigen, die zum verantwortungsbewußten Führen eines Kraftfahrzeugs mindestens notwendig sind. Dabei geht es mir an dieser Stelle gar nicht so sehr um die Fähig- und Fertigkeiten zur Bedienung eines Personenwagens, ebenso will ich hier auf eine Diskussion der Kenntnisse der „jungen" Führerscheinbesitzer über die in der Straßenverkehrsordnung verankerten Regelungen unseres Straßenverkehrs verzichten.

Vielmehr will ich auf die bei der Führerscheinausbildung und -prüfung sträflich vernachlässigten psychologischen Eignungsfaktoren hinweisen.

Ebenso wie eine stabile Persönlichkeit eine wesentliche Voraussetzung für das Lernen in Schule, Ausbildung und Beruf und bei der allgemeinen Lebensbewältigung darstellt, so ist auch ein gewisses Maß an psychologischer Stabilität notwendige Voraussetzung, um verantwortungsvoll am Steuer eines Kraftwagens handeln zu können.

In der Praxis hat sich aber nur derjenige einem psychologischen Eignungstest zu unterziehen, bei dem bereits aufgrund schwerer Verkehrsdelikte, die zu einem Führerscheinentzug geführt haben, starke Bedenken wegen unzureichender psychischer Eignung bestehen. Die zu hohe Zahl schwerer Verkehrsdelikte beweist, daß die bloße Kenntnis der Straßenverkehrsordnung nicht auch gleichermaßen deren Einhaltung gewährleistet.

Deshalb halte ich es für unerläßlich, daß in der Schule und während der Führerscheinausbildung in Zukunft weit mehr als bisher auch die psychischen Eignungsfaktoren der Verkehrsteilnehmer zum Tragen kommen. Dazu müßten die Führerscheinanwärter dann in entsprechenden Situationen, die es zu schaffen gilt, adäquat handeln lernen können, was sie dann bei einem psychologischen Eignungstest bei der Führerscheinprüfung unter Beweis zu stellen hätten.

Mir ist selbstverständlich die Problematik bekannt, solche Qualitäten, die keinesfalls eindeutig, das heißt objektiv definierbar sind, zu vermitteln und zu testen, doch halte ich die Durchführung für möglich und auch legitim, wenn man die Untergrenze (Grenze: Eignung/Nichteignung) flexibel handhabt.

Auf jeden Fall lassen sich von solchen Testergebnissen nicht nur mehr, sondern auch sicherere Aussagen über die psychische Eignung des Führerscheinanwärters machen, als wenn man sich beispielsweise nur auf die Aussagen des Fahrlehrers berufen würde.

Jürgen Pakebusch, Kirchgellersen



Fahrschule: Ausbildung unzureichend



Das Cabrio

Die Geschichte des meistgebauten Cabriolets der Welt.

Von Klaus Westrup

Während die in 19 Millionen-Auflage entstandene Käfer-Limousine über die Jahre hinweg zum absoluten Produktions-Weltmeister der Automobilgeschichte avancierte, glückte ihrer Offen-Variante ein ganz ähnlicher Superlativ: Mit einer Gesamt-Produktionsziffer von 280 400 Einheiten wurde dieses Auto zwar kein Millionending, aber gleichwohl das am meisten gebaute Cabrio überhaupt. Es lief und lief und lief und erlebt derzeit einen neuen Boom; bei Karmann in Osnabrück, wo das viersitzige Käfer-Cabrio seit 28 Jahren gefertigt wird, trägt man sich – nach Bitte aus dem Volkswagenwerk – mit dem Gedanken, noch vor den Werksferien die Produktion zu erhöhen. Denn ganz offensichtlich reichen die 60 Autos, die zur Zeit vom Band rollen, bei

Fotos: Seufert



weitem nicht aus, um die Nachfrage nach dem offenen Veteranen zu decken. Eine Erfolgsbilanz also, die drei Fragen erlaubt: Wie entwickelte sich das VW-Cabrio, wie fährt es sich und wie geht es mit ihm weiter?

Wie es begann

Wer auf die Frage, seit wann es das VW-Cabrio denn gebe, mit der Jahreszahl 1949 antwortet, verrät nur die halbe Wahrheit; seit dieser Zeit besteht zwar eine kontinuierliche Produktion bis zum heutigen Tag, das Auto selbst ist jedoch viel älter. Denn der offene Käfer ist so alt wie der Käfer selbst. Schon im Frühjahr 1936 entstand ein erster Prototyp – Ergebnis einer zusätzlichen Entwicklung zu einem Auftrag des Reichsverbandes der Automobilindustrie aus dem Jahr 1934. Die Entwicklung dieses Autos wurde jedoch nicht weiterverfolgt; für die endgültige Serie ab 1938 war eine andere Offen-Variante vorgesehen, die auch bei der Grundsteinlegung des Volkswagenwerkes am 26. Mai 1938 zu sehen war. ▷

Doch durch den Kriegsbeginn verzögerte sich die Produktion dieser Baureihe mit der internen Kennziffer 38; und der Zweite Weltkrieg mußte erst mühsam verloren werden, ehe die Lust am Offen-VW wieder aufflackern konnte. Dies geschah dann sehr ausgiebig in der Nachkriegszeit, während der sich verschiedene Karosseriefirmen darum bemühten, auf der soliden Käfer-Bodenplatte eine offene Abart zu kreieren. Das bekannteste Produkt jener Epoche war das zweisitzige Cabrio der Wülfrather Karosseriefabrik Hebmüller, von dem zwischen Dezember 1948 und Februar 1953 fast 700 Exemplare gebaut wurden. Ein „Hebmüller" kostete damals 7500 Mark und zeichnete sich formal vor allem durch ein überlanges Gesäß aus.

In den Zeitabläufen teilweise parallel dazu gab es ein Coupé- und Cabrio-Modell auf Käfer-Basis der Berliner Karosserie-Firma Rometsch, und zwar von 1950 bis 1961. Der bananenförmige Zweisitzer verkörperte formal das, was man sich damals unter Stromlinie vorstellte. Wie ein Käfer wirkte er jedenfalls nicht im geringsten, und dies war auch der Grund dafür, warum sich das Volkswagenwerk später von den Rometsch-Produkten distanzierte. VW-Archivar Dr. Wirsch heute zum Rometsch-Cabrio: „Das sah ja überhaupt nicht wie ein VW aus." 500 Leuten war dies damals jedoch gerade recht; sie kauften sich einen Rometsch, und das zu einer Zeit, als bei Karmann schon mehrere Jahre lang jenes Cabrio fleißig produziert wurde, auf dem auch das aktuelle Modell basiert.

1949, vier Jahre nach Kriegsende, kostete ein Karmann-Cabrio genausoviel wie ein Hebmüller, nämlich 7500 Mark. Und produziert wurde in der Folge mit meist steigenden Jahresraten; noch 1949 liefen, nachdem mit der Produktion erst im Juli begonnen worden war, 364 Cabrios vom Band, 1958 betrug die Jahresrate annähernd 10 000 Exemplare, 1971 entwickelte sich in der Geschichte des Karmann-Cabrios zum Spitzenjahr: Nicht weniger als 24 317 Autos verließen die Osnabrükker Werkhallen. Mit den Jahren stiegen auch die Preise für dieses offene Auto, nachdem sie in den ersten Produktionsjahren sogar gefallen waren; im August 1969 konnte man noch für knapp 7000 Mark einkaufen, vier Jahre später war die 10 000 Mark-Grenze schon fast erreicht.

Heute muß nochmals mehr bezahlt werden; nach der letzten Preiserhöhung von VW kostet das Cabrio nun genau 13 255 Mark, ist damit allerdings immer noch 169 895 Mark billiger als das Rolls-Royce Corniche-Cabriolet, das neben dem Käfer-Cabrio die einzige viersitzige Offen-Limousine der ganzen Welt ist.

Manchen Leuten erscheint es deshalb offensichtlich als geradezu unerträglich billig. Doch gottlob ist diesen Menschen leicht zu helfen; kaum ein anderes Auto läßt sich durch nachträgliche Zutaten im Wert so mühelos vervielfachen wie das VW-Cabrio. Günther Arzt, Chef des Autohauses Nordstadt in Hannover, VW-Händler und Spezialist für höchst individuelle Autoware, weiß das. Er, der aus dem Ausgangs-Produkt Luxusgeschöpfe im Wert von

Vor- und Nachkriegsmodelle 1936 bis 1965



So fing es an: erstes VW-Cabriolet Jahrgang 1936



Jahrgang 1938



Jahrgang 1955



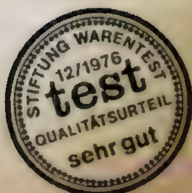
Jahrgang 1958



Jahrgang 1965

Medley, Variation Nr. 12

MEDLEY CHAMPAGNE
In ein Longdrink-Glas 3 Teile Medley. Eiswürfel. 1 Teil Cassis (schwarzer Johannisbeer-Likör). Auffüllen mit Sekt. 1 Orangenscheibe. 1 Kirsche.



Medley gibt den Ton an.

Distilled by Medley Distilling Company,
Established 1825
Owensboro/Kentucky, USA
Imported by Carl Hertzberg, Lübeck.



maximal 40 000 Mark macht und selbst ein schneeweißes Cabrio mit 85 PS-Motor fährt, denkt nicht nur in geschäftlichem Sinne positiv über seine anspruchsvolle Kundschaft.

„Es sind gute Leute“, sagt der lufthungrige Hannoveraner, „die sind, was Autos angeht, eben schon sehr weit.“ Er hält sie für unkompliziert und weiß, daß sie nicht nur die nostalgische Komponente an einem solchen Edel-Käfer schätzen, sondern mit diesem auch jenes Understatement betreiben möchten, bei dem man durch Unauffälligkeit auffällt. Exquisite Lederpolsterungen, Klimaanlagen, verstärkte Motoren oder auch elektrische Fensterheber sind die Zutaten dazu; sie erweisen sich in der Praxis als schön unaufdringlich und sorgen gleichfalls dafür, daß der Wert eines Nordstadt-Cabrios dem von drei regulären Karmännern entsprechen kann.

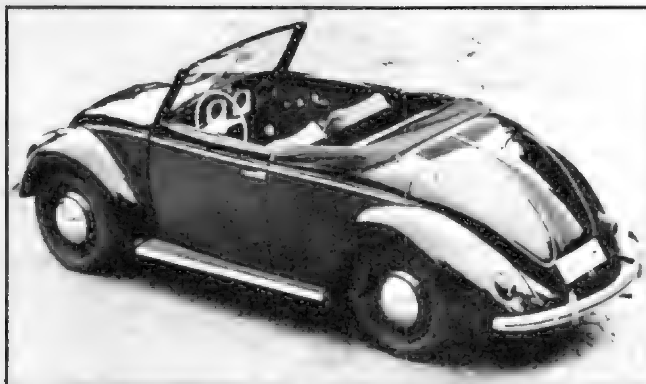
Wie es sich fährt

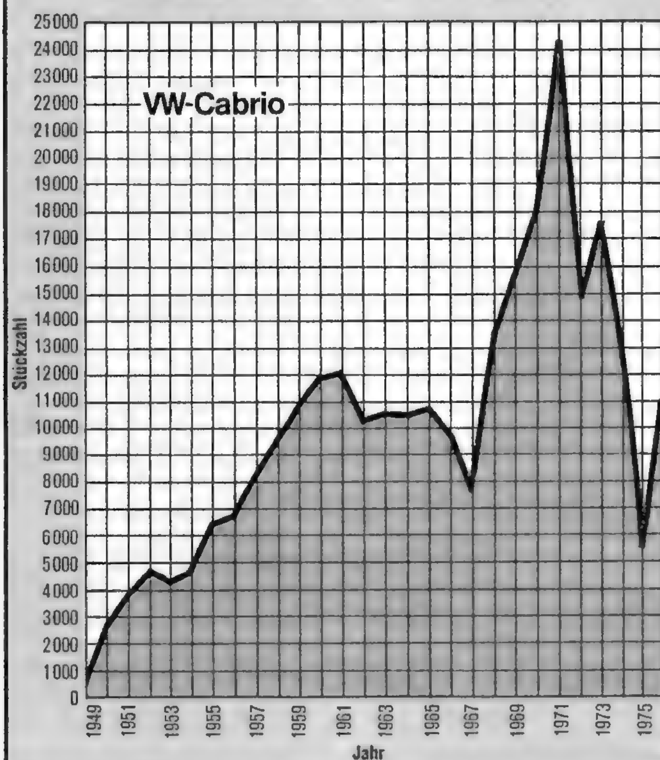
Doch schon in serienmäßigem Zustand macht das VW-Cabrio, dem über die Jahre hinweg alle technischen Änderungen der Limousine zuteil wurden, Freude genug. Seit 1970 besitzt es den 1,6 Liter-Motor mit 50 PS (37 kW), zwei Jahre später bekam es, unter der Typenbezeichnung 1303, eine gewölbte Frontscheibe, die die Sichtverhältnisse nach vorne entscheidend verbesserte.

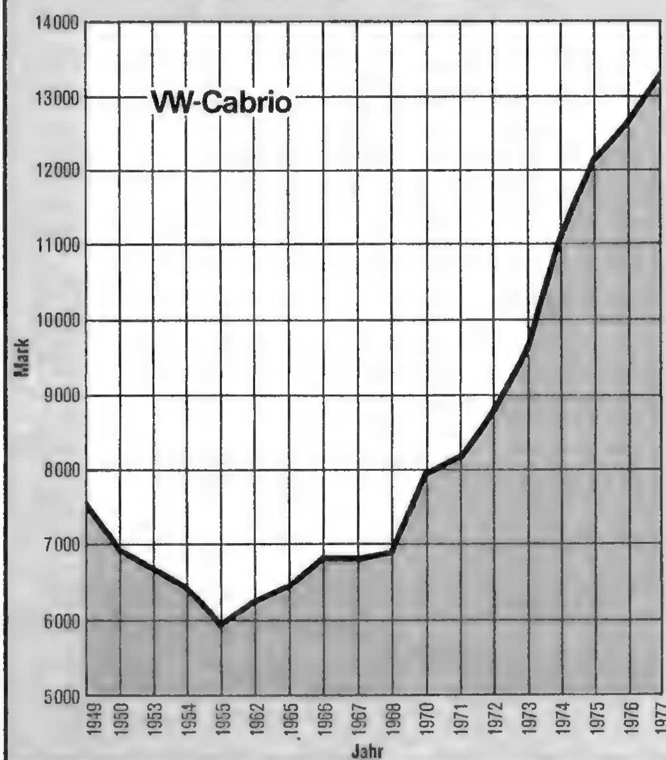
Über all dem spannt sich ein Faltverdeck von solcher Güte und Dauerhaftigkeit, daß das Interieur des Käfer-Cabrios bei schlechtem Wetter mindestens dieselbe Geborgenheit vermittelt wie das der Limousine. Wer Sinn für automobile Atmosphäre hat, ent-

Sonder-Versionen von Hebmüller


Polizei-Cabrio mit der Typenbezeichnung 18 A


Zweisitzige Ausführung zum Preis von 7500 Mark





Gute Unterhosen sind Millimeterarbeit.

Zum Beispiel dieser Super-Sport-Slip von Schiesser. Er ist zu 100 Prozent aus reiner, feiner Baumwolle. Gummibund und Beinabschluß sind derart dauerelastisch, daß sie nicht ausleiern und auch nicht brüchig werden können. Denn sie werden so millimetergenau vernäht, daß sie keinen Schaden nehmen. Wirklich gute Unterhosen sind eben Millimeterarbeit.

Schiesser
men·fit
Unsere Masche ist Qualität.

Schiesser-Produkte gibt es auch in Österreich und in der Schweiz.

77.1.5.3



Schauen Sie s
was Sie nicht s

Bei einem sicheren Automobil muß der Vorderwagen konstruktiv so gestaltet sein, daß bei einem Frontalaufprall die Fahrzeug-Deformation den Überlebensraum unbeschädigt läßt und die Verzögerungswerte für den Menschen erträglich bleiben. Diese Probleme sind natürlich bei kompakteren Automobilen mit entsprechend kürzerem Vorderwagenbau schwerer zu lösen als bei Fahrzeugen, deren Größe keine Rücksicht auf die Forderung nach verkehrsgerechter Beweglichkeit nimmt.

Auch die kompakten BMW Modelle haben deshalb aufwendige Konstruktionen, um trotz der geringen Abmessungen ungewöhnlich lange Knautschwege zu verwirklichen – und damit niedrigere Verzögerungswerte und möglichst geringe Belastungen für die Insassen.

Das Vorderwagen-Deformationsverhalten z.B. ist dazu als Ergebnis intensiver Crash-Forschung so ausgelegt, daß durch konstruktiv vorgegebene Detailzonen der Bremsvorgang beim Front-Crash so gezielt unterbrochen und wieder fortgesetzt wird, daß eine ideale Abstimmung mit der Wir-

BMW Automobile

Überlegene Automobiltechnik für Fahrer, die die Vernunft der Konstrukteure durch die eigene optimieren.

deckt gar größere Gemütlichkeit – besonders, wenn das Cabrio in einem Platzregen steht. Denn da trommeln die Tropfen von oben so heimelig auf den Bezug, daß man das vergleichsweise ordinäre Blechdach-Geprassel als minder empfindet.

Diese subjektiven Annehmlichkeiten werden in der Praxis nicht durch Unzulänglichkeiten in Sachen Öffnen und Schließen erkauft. Beides geht, mit wenigen Handgriffen, ohne Mühe und außerordentlich schnell vonstatten. Schließlich gilt es zu erwähnen, daß das Verdeck absolut dicht hält und weder Zugluft noch Hagelschlag hindurchläßt. Wasser ist ohnehin kein Problem; Käfer-Cabrios passieren automatische Waschstraßen, ohne daß die Besatzung hinterher die Hosenbeine auswringen muß.

Der 50 PS-Motor im Heck sorgt für befriedigende Fahrleistungen, denn das Cabrio läuft über 130 km/h und beschleunigt in 21,5 Sekunden vom Stand auf 100 km/h. Auf langen Strecken überzeugt dieser größte aller serienmäßig gebauten Käfer-Motoren durch bemerkenswerte Laufkultur, die sich einmal durch das Fehlen störender Vibrationen und auch durch wirksame Schallisolierung zusammensetzt. Die niedrigen Drehzahlen sind an diesem Tatbestand ebenso beteiligt wie die Anordnung der vier Zylinder in Boxer-Formation. Denn durch seinen guten Massenausgleich hat das Boxer-Triebwerk nicht nur theoretische Vorteile gegenüber Reihen-Vierzylindern, wenn es um schwingungsarmen Lauf geht. ▷

Das VW-Cabrio heute



Das Cabrio ist heute der technisch aufwendigste Käfer, der noch produziert wird



Gute Verarbeitung, Platz für vier Personen



Ein Instrument beherrscht das Armaturenbrett

Braun micron. Die neue Braun-Norm für Gründlichkeit.

Der neue Braun micron ist das Ergebnis einer dreijährigen Entwicklung. Das Ziel war, die Elektro-Rasur noch gründlicher und komfortabler zu machen.

Gründlichkeit. Für den neuen Braun micron wurde ein besonders leistungsfähiges Scherblatt entwickelt: 1900 aktive Scheröffnungen mit je 6 mikrofeinen Scherwinkeln. Dieses Scherblatt erfaßt Barthaare augenblicklich. Ein eng anliegender Klingenblock schneidet sie exakt und schnell. Nah an der Wurzel. Das ist Gründlichkeit.

Langhaarschneiden. Der neue Präzisions-Langhaarschneider ist hochschaltbar. Er steht beim Trimmen frei und kann sichtbar geführt werden.

Handhabung. Die neue, schmale Form ist besonders handhabungsgerecht und durch die Noppenstruktur der Oberfläche enorm griffig.

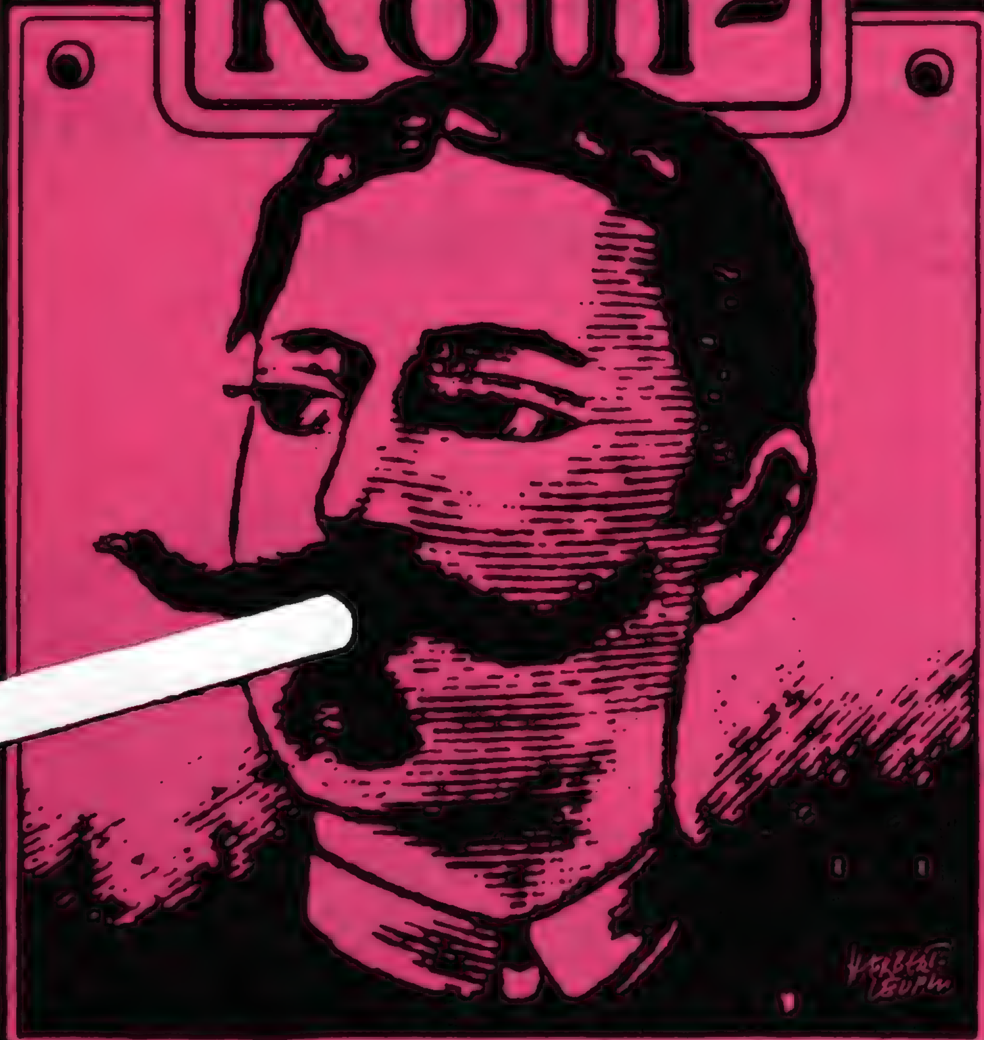
Aufbewahrung. Die neue Mehrzweck-Kassette ist Wandhalter, Reisebox und aufstellbarer Rasierspiegel in einem.



7-007

BRAUN

Braun micron: eine ganz neue Braun Rasur.





VW-Cabrio

Besonders sparsam ist dieses Triebwerk hingegen nicht; im Durchschnitt werden zwischen 10 und 12 Liter pro 100 km konsumiert, unter anderem auch deshalb, weil der spezifisch niedrig belastete Motor keine große Elastizität besitzt und – an Hubraum und Leistung gemessen – ziemlich oft geschaltet werden muß.

Auch in der Fahrsicherheit gibt es mit dem Cabrio keine Probleme, seit zusammen mit dem 50 PS-Motor im Jahr 1970 die Schräglenkerachse hinten eingeführt wurde. Sie beseitigte nachhaltig die bis dahin ausgeprägte Übersteuerneigung dieses Autos und läßt das Cabrio in schnell gefahrenen Kurven sehr viel verbindlicher erscheinen. Gleichzeitig verbesserte diese Achskonstruktion den Federungskomfort, der das Cabrio in dieser Disziplin zu einem Auto macht, in dem man es auch auf langen Strecken gut aushält. Bleibt zu sagen, daß dieser offene Karmann zu den am besten verarbeiteten Autos der Welt zählt und daß ihm Klappergeräusche auf schlechten Straßen fremd sind. Das Qualitätsgefühl erscheint beträchtlich; vernünftiger offen zu fahren – das ist schwerlich möglich.

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor, Bohrung x Hub 85,5 x 69,0 mm, Hubraum 1584 cm³, Verdichtungsverhältnis 7,5:1, Leistung 37 kW (50 PS) bei 4000/min, spezifische Leistung 23,2 kW/L (31,6 PS/L), maximales Drehmoment 99 Nm (10,8 mkg) bei 2800/min, vierfach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, Luftkühlung durch Gebläse, Druckumlaufschmierung mit Ölkühler, 1 Fallstromvergaser Solex 34 PICT 3, mechanische Benzinpumpe, 42 Liter-Kraftstofftank im Bug.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen: I. 3,78, II. 2,06, III. 1,26, IV. 0,93, R. 3,78, Achsantrieb 3,875:1.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2420 mm, Spur 1394/1349, Außenmaße 4140 x 1585 x 1500. Leergewicht (vollgetankt) 940 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1290 kg.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	**135,3 km/h**

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0– 40 km/h	**3,8 s**
0– 60 km/h	**7,2 s**
0– 80 km/h	**13,4 s**
0–100 km/h	**21,6 s**
0–120 km/h	**38,1 s**
1 km mit stehendem Start	**40,8 s**

Elastizität (im IV. Gang in s)

40– 60 km/h	**8,2 s**
40– 80 km/h	**16,4 s**
40–100 km/h	**26,8 s**
40–120 km/h	**44,6 s**
1 km ab 40 km/h	**42,3 s**

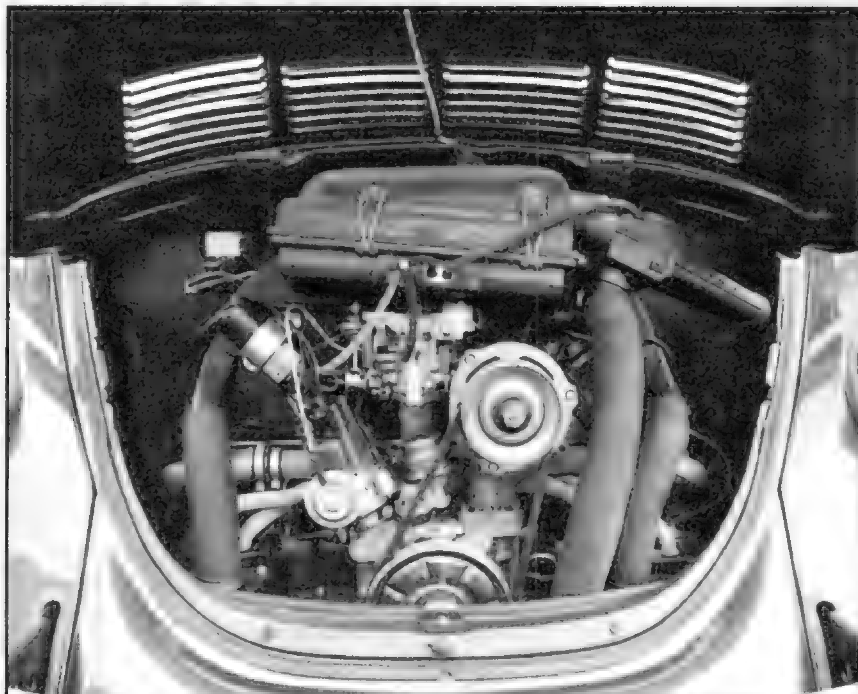
VERBRAUCH

Normalbenzin	
Testverbrauch	**10,3 L/100 km**

RICHTPREIS

VW 1303 Cabriolet	**DM 13 255,–**

Hersteller: Volkswagenwerk AG, 3180 Wolfsburg.



Im Heck: der 1,6 Liter-Motor mit einer Leistung von 50 PS

Wie es weitergeht

„Immer dann, wenn der Verdacht aufkommt, daß das Cabrio eingestellt wird, füllen sich meine Auftragsbücher ruckartig", sagt VW-Verfeinerer Arzt vom Autohaus Nordstadt. Dies legt den Schluß nahe, daß der endgültige Tod dieses Autos, das seine Liebhaber „so schön antiquiert finden" (Karmann-Pressesprecher Helmut Ukena), nicht gerade herbeigesehnt wird, wohl aber schon öfter prophezeit wurde.

Tatsache ist, daß das VW-Cabrio auf alle Fälle bis zum Modelljahr 78/79 weiterproduziert wird, und Tatsache ist ebenfalls, daß von diesem Zeitpunkt an kein Export mehr nach Amerika stattfinden kann. Schuld daran werden übrigens nicht amerikanische Sicherheitsbestimmungen haben, sondern verschärfte Abgas-Gesetze, die der altertümliche Käfermotor dann nicht mehr erfüllen kann.

Der Wegfall des Amerika-Geschäfts von der Mitte des nächsten Jahres an bedeutet für Karmann etwa einen Fünfzig-Prozent-Verlust, denn so hoch ist im Augenblick der Exportanteil in dieses Land. Dennoch muß die Halbierung der Produktion nicht zwangsläufig zum rigorosen Ende der Fertigung führen. Ein verstärkter Auftragseingang von anderer Seite könnte das Geschäft weiterhin lukrativ genug machen. Außerdem – so beteuert man bei Karmann – ist genügend Flexibilität vorhanden, um zwischen 20 und 150 Cabrios pro Arbeitstag zu bauen.

So ist das Ende dieses Autos, das 1979 in sein 30. Produktionsjahr gehen würde, noch keine endgültig beschlossene Sache. Doch wer, als Cabrio-Interessent, ganz sichergehen will, sollte noch vor dem nächsten Sommer kaufen. Denn was danach kommt, muß sich auch für Wilhelm Karmann, Chef des 6000 Mann-Betriebes, erst zeigen. Er ist der prominenteste Cabrio-Besitzer in Osnabrück und dazu einer der unauffälligsten. Der Karmann des Karmann, Farbe weiß mit schwarzem Verdeck, blieb ganz serienmäßig.


BL 69



Fotos: Seufert

Land-Adel

Luxus-Geländewagen mit Vierrad-Antrieb und Achtzylinder-Motor.

Als der Schweizer Peter Monteverdi vor gut einem Jahr in seiner winzigen Automobilfabrik bei Basel letzte Hand an den ersten Prototyp seines neuen Geländewagens Safari legte, plagten ihn noch Zweifel an der Zukunft seines Range Rover-Konkurrenten. „Ich weiß wirklich nicht“, sagte der Schöpfer schneller Sportwagen und luxuriöser Limousinen damals, „ob es bei diesem Prototyp bleiben wird, oder ob es mir gelingt, eine kleine Serie aufzulegen und zu verkaufen.“

Daß sich der Trend zu anspruchsvollen Geländewagen noch verstärken würde – davon war Peter Monteverdi freilich überzeugt, und die Zeit hat ihm denn auch recht gegeben. Der Safari wurde für den Klein-Betrieb zu einem geradezu erstaunlichen Erfolg: Bisher hat Monteverdi fast 700 feste Bestellungen vorliegen, und allein in die Bundesrepublik wurden schon 30 Safari verkauft.

Um der unerwartet starken Nachfrage gerecht werden zu können, stieg der frühere Rennfahrer, der neben dem Automobilbau eine BMW- und Renault-Vertretung betreibt, sogar von reiner Handarbeit auf Fließbandproduktion um. Monteverdi beteiligte sich finanziell an einer Fertigungsanlage in Turin, in der gegenwärtig zwei Safari pro Tag zusammengesetzt werden. In Zukunft sollen es noch mehr werden: Monteverdi plant eine Steigerung der Produktion auf bis zu 1000 Stück pro Jahr.

Cockpit wie im Sportwagen

Diese Rationalisierung half mit, den Preis des Safari in erträglichen Grenzen zu halten. Rechnete Monteverdi noch Anfang 1976 mit der stattlichen Summe von etwas über 50 000 Schweizer Franken, so ist er heute in der Lage, das Grundmodell für 39 000 Franken anzubieten. Damit ist sein Gelände-Mobil in der Schweiz nur etwa 5 000 Franken teuerer als der allerdings auch weniger üppig ausgestattete Range Rover.

Gegenüber dem Prototyp, den auto motor und sport in Heft 5/1976 in einem Fahrbericht vorstellte, mußte Monteverdi im Interesse eines konkurrenzfähigen Preises zwar Abstriche an der Ausstattung vornehmen, doch blieb der serienmäßige Lieferumfang dennoch beachtlich. So verfügt der Safari beispielsweise

In seinen Abmessungen entspricht der Monteverdi Safari ziemlich genau dem englischen Range Rover.

über automatisches Getriebe, Servolenkung, elektrische Fensterheber und einen reichlich mit Instrumenten gespickten Arbeitsplatz für den Fahrer.

Das Armaturenbrett – es wurde gegenüber der ersten Ausführung gründlich modifiziert – macht deshalb schon auf den ersten Blick deutlich, daß Monteverdis Herz an gepflegter Sportlichkeit hängt. Wer hinter dem kleinen Lederlenkrad auf den bequemen, gute Seitenführung bietenden Sitzen Platz nimmt, könnte sich wie in einem hochkarätigen Sportwagen fühlen – der einzige Unterschied besteht darin, daß man sich fast einen Meter über der Erdoberfläche befindet.

Die Sitzposition ist sportlich-flach, die mit Kunstleder bezogenen Sessel lassen sich genügend weit nach hinten schieben, und der Blick fällt auf große runde Anzeigen für Motordrehzahl und Geschwindigkeit, die beide von der britischen Firma Smiths stammen, deren dezent gezeichnete Uhren Monteverdi schon seit jeher gerade gut genug sind. Klimaanlage und Stereoradio, ursprünglich als serienmäßige Ausrüstung vorgesehen, müssen inzwischen extra bezahlt werden.

Ansonsten bietet das Safari-Gehäuse all das, was man von einem Geländewagen erwartet, der nicht nur schlammige Steigungen bezwingen, sondern ebenso gut im Alltagsbetrieb auf der Straße eingesetzt werden soll.

Zu nennen wären in diesem Zusammenhang vor allem das auch langbeinigen Figuren genügende Platzangebot im Fond sowie das große Gepäckabteil, das mit einem Fassungsvermögen von 516 Litern nach auto motor und sport-Norm selbst vor einer mittleren Expeditionsausrüstung nicht zurückschreckt. Und wenn selbst das einmal nicht ausreichen sollte, kann die Rücksitzbank umgelegt werden, wodurch sich das Volumen des Stauraums nahezu verdoppelt.

Zu den Vorzügen der Safari-Karosse, deren Verarbeitung insgesamt einen sehr guten Eindruck hinterließ, gehören weiterhin die schon wegen der hohen Sitzposition ausgezeichnete Übersichtlichkeit – ein Minuspunkt ist der geringe Öffnungswinkel der Motorhaube: Das schwere Blechteil gibt kaum mehr als einen Sehschlitz zum Motorraum frei, so daß man geneigt ist, die zu mühsamer Arbeit geratende Kontrolle des Ölpegels lieber einem willigen Tankwart zu überlassen.


Sportliches Cockpit mit Lederlenkrad und Rundinstrumenten


Niedriges Drehzahlniveau: 5,2 Liter-V8 von Chrysler

Acht Zylinder von Chrysler

Möglicherweise hat sich Monteverdi dabei sogar etwas gedacht, denn was unter der Haube des Safari sitzt, ist wahrhaftig nicht besonders sehenswert: ein stocksimpler Ami-Achtzylinder, den Monteverdi von Chrysler bezieht und durch Aufkleben eines Monteverdi-Schriftzugs auf die Zylinderkopfdeckel optisch aufwertet.

Ein Nachteil ist das gußeiserne Monstrum aus Detroit natürlich nicht – ganz im Gegenteil: Zu einem so großen und schweren Geländewagen wie dem Safari, der vollgetankt über zwei Tonnen auf die Waage bringt, paßt wohl kaum ein anderer Antrieb besser als dieser niedertourige V8, der – bei einem Hubraum von 5,2 Litern – für seine Höchstleistung von 152 PS nur 4000 Kurbelwellenumdrehungen zu bemühen braucht.

Auf Wunsch baut Monteverdi auch eine 5,7 Liter große Version des Chrysler-Motors mit 180 PS ein, für Leute schließlich, die vier angetriebene Räder mit ausgesprochen sportlichen Fahrleistungen kombinieren wollen, hält er außerdem den big block-Achtzylinder von Chrysler mit 7,2 Litern und 300 PS bereit.

„Eigentlich ist dieser schwere Motor in einem Geländewagen fehl am Platz", gesteht Monteverdi freimütig – eine Feststellung, die durch die Bekanntschaft mit dem „schwachen" 5,2 Liter-Modell erhärtet wurde. Denn die 152 PS des 5,2 Liter, gepaart mit einem kräftigen Drehmoment von immerhin 35,3 mkg bei nur 1600/min, machen den Zweitonner immerhin so schnell, daß er zusammen mit dem Range Rover an der Spitze aller derzeit angebotenen Autos mit Vierradantrieb rangiert.

Die Höchstgeschwindigkeit von 165,1 km/h und die Beschleunigung von 13,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die von

auto motor und sport ermittelt wurden, genügen sicher auch gehobenen Ansprüchen – zumal sie mit erfreulicher Mühelosigkeit bewerkstelligt werden. Der große Achtzylinder nämlich arbeitet zwar nicht ganz so unauffällig leise wie bei amerikanischen Limousinen, gibt aber selbst bei voller Last nur ein unaufdringliches Brummen von sich und harmoniert klarerweise ausgezeichnet mit der weich und ruckfrei schaltenden Chrysler-Automatik, deren Qualitäten den Wunsch nach einer von Hand schaltbaren Kraftübertragung – ein mechanisches Vierganggetriebe ist ebenfalls lieferbar – gar nicht erst aufkommen lassen.

Daß die aus dem vollen schöpfende Antriebseinheit mit nicht gerade bescheidenen Benzinmengen gefüttert werden will, versteht sich angesichts des großen Hubraums und des hohen Gesamtgewichts fast von selbst: Ein Testverbrauch von 25,1 Liter/100 kann als angemessen gelten – zumal darin nicht nur harmloser Straßenbetrieb, sondern auch Geländefahrten enthalten waren, die den Appetit des Achtzylinders in die Höhe treiben.



Der Hebel für den Vierradantrieb

Allradantrieb aus Amerika

In schwierigem Gelände ist der Safari gegenüber auf harten Off Road-Betrieb spezialisierten Gefährten wie dem Ur-Jeep von American Motors und dem Landcruiser von Toyota allein schon durch seinen relativ langen Radstand und sein hohes Gewicht benachteiligt.

Wunderdinge an morastigen Steigungen und in tiefgründigen Wasserdurchfahrten darf man vom Safari also ebensowenig erwarten wie vom gleichfalls auf größtmöglichen Komfort ausgeleg-

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Achtzylinder-Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 99,3 x 84,1 mm, Hubraum 5210 cm³, Verdichtungsverhältnis 8,5:1, Leistung 112 kW (152 PS) bei 4000/min, maximales Drehmoment 346 Nm (35,3 mkg) bei 1600/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (4000/min) 11,2 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Kette, über hydraulische Ventilstößel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Ölinhalt Motor 7,5 Liter, Fallstrom-Doppelvergaser, 82 Liter-Kraftstofftank im Heck, Batterie 12 V 65 Ah, Drehstromlichtmaschine 660 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, zuschaltbarer Vorderradantrieb, zuschaltbares Reduziergetriebe, Übersetzung 2,03 : 1, automatisches Dreiganggetriebe mit hydraulischem Drehmomentwandler, selbstsperrendes Differential an der Hinterachse, manuell sperrbares Differential an der Vorderachse, Achsantrieb 3,07 : 1.

FAHRWERK

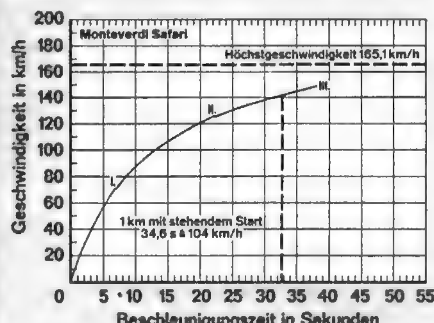
Kastenrahmen, vorn und hinten Starrachsen, Blattfedern, einstellbare Teleskopstoßdämpfer, Stabilisatoren, Servolenkung, hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, vorn innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 6 J x 15, Gürtelreifen Pirelli Cinturato CN 75 225-S 15.

ABMESSUNGEN

Radstand 2540 mm, Spur 1480/1480 mm, Außenmaße 4510 x 1800 x 1760 mm, Innenbreite vorn 1435 mm, hinten 1420 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 960 mm, hinten 940 mm, Sitztiefe vorn 460 mm, hinten 420 mm, Knieraum hinten 170–285 mm, Norm-Knieraum 170 mm, Wendekreis links 11,8 m, rechts 12,0 m, 4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 516 Liter.

GEWICHTE

Leergewicht (vollgetankt) 2120 kg, davon Vorderachse 1150 kg, Hinterachse 970 kg, Gewichtsverteilung 54,2:45,8, zulässiges Gesamtgewicht 3200 kg, Zuladung 1080 kg, Personenindexzahl 12,7, zulässige Anhängelast gebremst 3000 kg, ungebremst 1000 kg, Leistungsgewicht (vollgetankt) 52,8 kW/t (13,9 kg/PS), bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 45,5 kW/t (16,2 kg/PS).



FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . 165,1 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0– 40 km/h	3,2 s
0– 60 km/h	5,5 s
0– 80 km/h	8,5 s
0–100 km/h	13,1 s
0–120 km/h	19,6 s
0–140 km/h	31,7 s
1 km mit stehendem Start	34,6 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand.	51 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	64 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	69 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	72 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	75 Phon (dBA)
Bei 130 km/h	78 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	81 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	82 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin
Testverbrauch . . . . 25,1 L/100 km

WARTUNG

Inspektion . . . . . alle 15 000 km
Ölwechsel . . . . . alle 5 000 km

RICHTPREIS

Monteverdi Safari . . . sFr. 39 000,–
Hersteller: Automobile Monteverdi Ltd., Oberwiler Str. 14-20, CH-4102 Binningen.

Laßt Luft ans Fell!

Laßt Euch die Sonne auf den Pelz scheinen. Laßt die Haare im Fahrtwind fliegen.
Laßt Euch den Duft von Salz und Meer in die Nase steigen. Laßt die Straße unter Euch sausen.
Laßt die Leute Euch sehnsüchtig nachschauen. Laßt die Pferdestärken spielen.
Laßt die Limousinen Limousinen sein. Laßt Euch den Spaß am offenen Fahren nicht nehmen.
Laßt Euch dieses Angebot nicht entgehen: Leyland Spitfire.
Jetzt mit neuem 1474-ccm-Motor, 70 DIN-PS bei 5.400 U/min. Ergibt mehr Höchstgeschwindigkeit und bessere Beschleunigung.
Kraftstoffverbrauch ca. 7,4 Liter/100 km. Verbesserte unabhängige Radaufhängung. Scheibenbremsen vorn. Drehstromlichtmaschine.
DM 11.490,– (unverbindliche Preisempfehlung).

Ausführliches Prospektmaterial und Händlerverzeichnis von
Leyland GmbH, Harffstraße 53, Postfach 1940, 4000 Düsseldorf,
Telefon: 0211/78181, Fernschreiber: 08581939

Leyland Spitfire –
Einer der letzten echten Roadster





ten Range Rover. Was allein durch den mit einem aus der Mittelkonsole herauswachsenden Hebel zuschaltbaren Vorderradantrieb und der ebenfalls zur Verfügung stehenden kurzen Geländeübersetzung geboten wird, ist jedoch eindrucksvoll genug – der Safari kann im unwegsamen Gelände jedenfalls mehr, als die meisten Piloten sich selbst zutrauen.

Auf normalen Straßen kommt man ohnehin gut mit dem fast 1,80 m hohen Schwergewicht zurecht. Dank seiner nicht sonderlich direkt übersetzten, aber exakt arbeitenden Servolenkung läßt sich der Safari in Kurven mühelos dirigieren.

Am besten fährt sich der Monteverdi naturgemäß, wenn statt der grobstolligen Geländereifen normale Gürtelpneus montiert werden. Vor allem der Abrollkomfort gewinnt dadurch bedeutend, während die Fähigkeiten in schwierigem Gelände etwas eingeschränkt werden. Fahrversuche auf verschneiten Pisten ergaben jedoch, daß bei eingeschaltetem Vierradantrieb auch mit Sommer-Gürtelreifen kein Mangel an Traktion herrscht.

Im Federungskomfort kann der Safari, dessen Starrachsen und Verteilergetriebe von der amerikanischen Firma International Harvester stammen, das hohe Niveau des Range Rover nicht ganz erreichen. Auf Querwellen kommt es bisweilen zu Nickschwingungen, die das Wohlbefinden der Insassen stören, doch ist das Schluckvermögen der Federung immerhin so gut, daß auch bei langen Autobahnfahrten kaum der Wunsch nach einer kommoden Limousine aufkommt.

Gerade diese Eigenschaft hat ganz sicher mit zum Erfolg des Safari beigetragen, denn viele Monteverdi-Kunden fahren den Kastenwagen nicht als Zweitauto, sondern benutzen ihn täglich. Ein Hamburger, so weiß Monteverdi zu berichten, funktionierte nach der Lieferung eines Safari seinen Mercedes 6.9 zum Zweitwagen um. *G. L.*


Reichliches Platzangebot auch im Fond


Geräumiges, gut beladbares Gepäckabteil


Große Fensterflächen und hohe Sitzposition sorgen für mustergültige Übersichtlichkeit

Das Öl, das denkt. Mit dem Chemischen Gehirn.

Öl hat die Eigenschaft, im kalten Zustand dick- und zähflüssig zu sein und bei steigenden Temperaturen immer dünnflüssiger zu werden.

Ihr Motor braucht allerdings ein Öl, das beim Kaltstart dünn genug ist, um alle Schmierstellen schnellstens zu versorgen. Und das bei heißer Maschine dickflüssig genug bleibt, damit der Ölfilm nicht reißt. Deshalb haben wir Super Elastic konstruiert: Das Motoröl mit dem Chemischen Gehirn. Es macht das Öl superelastisch – in jeder Situation.

Beim Morgenstart signalisiert das Chemische Gehirn: Kälte. Super Elastic von Aral ist trotzdem startbereit. Schnell erreicht es alle Schmierstellen im Motor und bildet einen superelastischen Ölfilm. Verschleiß wird verhindert.

Steigende Belastung: Der Motor wird heißer und heißer. Das Chemische Gehirn steuert laufend das Fließverhalten des Öls. Es bleibt dick genug, um den Motor auch unter extremen Bedingungen zu schützen.

So denkt sich Super Elastic ständig in alle wechselnden Temperaturen hinein. Das Motoröl mit dem Chemischen Gehirn kennt nur einen Gedanken: Lang lebe Ihr Motor!



Das Motoröl mit dem Chemischen Gehirn.

Nachrichten aus der Technik

Sportlicher Vauxhall

Eine Serienausführung des in diesem Jahr bei Rallyes erfolgreichen Vauxhall Chevette mit 2,3 Liter-Motor wurde im März auf der Rennstrecke Brands Hatch in Großbritannien vorgestellt.

Beim britischen Chevette handelt es sich um eine mit Vauxhall-Motor ausgerüstete Abwandlung des Opel Kadett. Die neue sportliche Version besitzt einen mit 16 Ventilen ausgerüsteten Vierzylinder-Motor mit 2,3 Liter Hubraum, der bei 5500/min seine Höchstleistung von 135 PS (99,4 kW) abgibt. Mit ihrem niedrigen Verdichtungsverhältnis von nur 8,2 : 1 kommt die Maschine mit Normalbenzin aus.

Zu den weiteren Besonderheiten des starken Chevette zählen eine vergrößerte Kupplung, ein Fünfgang-Getriebe des in Ludwigsburg ansässigen Getriebe-Herstellers Getrag, sowie Verstärkungen an Lenkung und Bremsen. Das Fahrwerk wurde durch härtere Federn und Stoßdämpfer und Stabilisatoren vorne und hinten der höheren Leistung angepaßt. Breite Aluminium-Felgen mit Reifen der Größe 205/60 HR 13 zählen zum serienmäßigen Ausstattungsumfang.

Der Preis des neuen Vauxhall Chevette 2300 HS in Großbritannien soll etwa dem des Opel Kadett GT/E und des Ford Escort RS 2000 entsprechen. Über einen eventuell geplanten Export liegen bisher noch keine Angaben vor.



Erfolge bei Rallyes: Vauxhall Chevette mit 2,3 Liter-Motor

Billiger Wasserstoff durch Sonnenenergie

Als einer der Hauptgründe, die gegen eine größere Verbreitung des umweltfreundlichen Alternativ-Kraftstoffes Wasserstoff im Kraftfahrzeug sprachen, galt bisher die unökonomische Herstellungsweise dieses Gases. Nach Angaben der amerikanischen Firma Hydrogen Fuels Inc., einer Tochtergesellschaft der Idaho Solar Power Inc., gelang es nun mit Hilfe der Sonnenenergie, aus Wasser Wasserstoff zu gewinnen.
Hierbei wurde eine Titanoxid-Photozelle mit einer Nickelelektrode verbunden und beide in eine Natriumhydroxid-Lösung getaucht. Trifft Sonnenlicht auf das Titanoxid auf, werden aus diesem Elektronen herausgelöst und es fließt ein elektrischer Strom entlang der Verbindung zwischen den Polen. An der Nickelelektrode sammelt sich Wasserstoff, der dann komprimiert und in Tanks geleitet wird.
Der Umbau eines Autos auf die auf 20 Jahre Lebensdauer ausgelegte Wasserstoff-Anlage soll weniger als 100 Dollar kosten.



Arthur Westrups

Fragestunde

Heute: Welche Aufgabe hat der Stabilisator?

„Habe ich noch nie gehört."

Marita K., 26, Kindergärtnerin

„Wahrscheinlich ist es ein Instrument, das die Federung abfängt. Dann gibt es noch den Lenkstabilisator, der praktisch ein Lenkungsdämpfer ist."

Bernd H., 25, Bankkaufmann

„Der Stabilisator hat die Aufgabe, daß er mir nicht aus den Kurven rausspringt bei unebener Straße. Er hält die Räder ziemlich an der Erde, gleichzeitig."

Manfred K., 27, Vertreter

„Stabilisator? War früher vorne, jetzt aber auch hinten, hängt mit Straßenlage zusammen, nicht wahr? Wie er funktioniert, das weiß ich genau, kann es Ihnen aber nicht erklären."

Nikolaus V., 49, Taxifahrer

„Da ist irgendwas zu verstärken, wahrscheinlich mit der Batterie, mit dem Strom."

Gisela W., 25, Anwaltsgehilfin

„Das ist ein Ausgleich, damit die Straßenlage verbessert wird, damit das Auto bei extremer Kurvenlage, wenn also die Fliehkraft sehr stark ist, eine Unterstützung bekommt."

Rolf Z., 41, Diplomkaufmann

„Das ist der Querlenker, damit die Achse seitlich nicht rausläuft. Und bei den Fahreigenschaften ist es wichtig, damit sich der Wagen nicht so reinlegt in den Kurven."

Werner G., 24, Verkäufer

„Das ist eine Funktion in der Art, daß das Auto besser haftet am Boden, also nicht schaukelt oder schwankt, sondern stabiler fährt bei Wind und Kurven."

Gerd K., 37, Kaufmann

„Der Stabilisator hat die Aufgabe, das Auto abzufangen, wegen dem Ausgleich, in Kurven, vor allem bei Lkws, damit die Ladung ausgeglichen wird."

Lutz K., 31, Speditionskaufmann

Und hier erklärt die Redaktion von auto motor und sport die Funktion des Stabilisators:

Der Stabilisator, korrekt Querstabilisator genannt, ist ein quer zur Fahrzeug-Längsachse angeordneter Drehstab, der die Seitenneigung der Karosserie verringert und das Kurvenverhalten in einer bestimmten Richtung beeinflussen soll. Querstabilisatoren werden überwiegend an der Vorderachse vorgesehen, oft aber auch an beiden Achsen. Sie werden nur bei einseitigem Einfedern wirksam, bei gleichzeitigem Einfedern beider Räder einer Achse werden sie nicht belastet. Stabilisatoren an der Vorderachse verringern die Untersteuerneigung eines Autos, ein Drehstab hinten mildert die Neigung zum Übersteuern.

pop • rock • jazz BISON pop • rock • jazz

MUSIC NEWS:

★★★★★

Die 'Doors' sind wieder offen

Vor fast sechs Jahren starb Jim Morrison, Sänger und Gallionsfigur der Doors. Die Songs der Doors sind bis heute unvergessen. Doch was wurde aus Morrisons Mitspielern? Gitarrist Robbie Krieger komponierte und produzierte jetzt in Los Angeles die LP „Robbie Krieger And Friends" (bei Blue Note). Krieger – er war der Ko-Autor von „Light My Fire" und „Love Her Madley" – streift auf seiner ersten Solo-LP durch verschiedene Stile: Rythm & Blues, Soul und Rock.
Organist Ray Manzarek hat nach zwei fantastischen Solo-LPs („The Golden Scarab" und „The Whole World Startet With Rock And Roll Now It's Out Of Control") eine feste Band gegründet: Nite City. Die erste (gleichnamige) LP des Quintetts ist jetzt über den Phonogram Import erhältlich. Thema der Platte: „Die Wahrheit in ihrer ganzen Schönheit und Pein".

☆☆☆☆☆

Jean-Luc Ponty gilt als der beste Jazz-Geiger der Welt. Zurecht! Im Mai gastiert er bei uns mit zwei gleichermaßen illustren Gitarristen: **Larry Coryell** aus USA und **Philip Catherine** aus Belgien (siehe Tournee-Tips).



Comeback der Small Faces

Sie trennten sich vor sieben Jahren: die **Small Faces,** eine der erfolgreichsten Bands der 60er Jahre. Jetzt sind sie wieder zusammen, in leicht veränderter Besetzung: **Steve Marriott, Kenney Jones, Ian McLagan** und **Rick Wills** (der Neue). Ihre erste LP erscheint in Kürze.

Hits in jeder Lage: die Hollies

Ihre letzte LP **„Hollies Live Hits"** war schon vor der Veröffentlichung ein Hit – dank mehr als 200.000 Vorbestellungen. Trotz fünfzehn erfolgreichen Jahren komponieren die **Hollies** ihre Hits wie arme Leute: Melodien und Texte werden auf alten Briefumschlägen, Busfahrscheinen und Hotelrechnungen festgehalten. Den Titel **„Stop, Stop, Stop"** schrieben sie im Taxi. In vier Minuten.

TOURNEE-TIPS

Jean-Luc Ponty Group, Larry Coryell + Philip Catherine

14. 5. ***Hamburg*** *(Musikhalle), 17. 5.* ***Offenbach*** *(Stadthalle), 18. 5.* ***München*** *(Circus Krone), 19. 5.* ***Düsseldorf*** *(Philipshalle), 20. 5.* ***Stuttgart*** *(Liederhalle)*

Chuck Berry & his Band
als Gäste
Eddie & The Hot Rods

19. 5. ***Münster*** *(Halle Münsterland), 21. 5.* ***Hamburg*** *(Musikhalle), 22. 5.* ***Köln*** *(Sporthalle), 23. 5.* ***München*** *(Olympiahalle), 24. 5.* ***Ludwigshafen*** *(Eberthalle)*

Marek & Vacek

14. 5. ***Hannover*** *(Funkhaus), 16. 5.* ***Berlin*** *(Philharmonie)*

(ohne Gewähr)

Denkmal für Peter Frampton

Amerikas neuer Superstar denkt an die Nachwelt: in San Francisco rief **Peter Frampton** eine Stiftung ins Leben, die Stipendien an Musik-Studenten der dortigen staatlichen Universität verteilt. Bewerber müssen außergewöhnliches musikalisches Talent vorweisen. San Francisco erhielt den Zuschlag, weil dort das Album aufgenommen wurde, das den blondgelockten Gitarristen zum Idol für sechs Millionen Plattenkäufer machte: **„Frampton Comes Alive"** (Ariola).



Golf-Spiele

Von der Sparversion zum Traumauto (Schluß): eine Innen-Ausstattung fürs Reisen erster Klasse.

Die ersten beiden Kapitel der Geschichte einer wundersamen Wandlung eines gebrauchten Golf S zum individuellen Superauto hatten sich mit der Verschönerung der Karosserie und der Optimierung des Fahrwerks (Heft 8/1977) sowie mit erschwinglichen Kräftigungskuren für den Motor (Heft 9/1977) beschäftigt. Im dritten und letzten Teil wird nun von der umfangreichen Aufwertung der Innen-Ausstattung die Rede sein.

Die von Haus aus spärliche Instrumentierung des Golf S mit einem Kombi-Instrument entsprach natürlich weder den Wünschen nach einem wohl ausstaffierten Interieur noch den Erfordernissen des leistungsgesteigerten Motors. So weckte denn nicht zuletzt der Grundsatz „Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser" den Wunsch nach reichhaltigerer Instrumentierung.

Beim VW Golf lassen sich solche Modifikationen sehr elegant mit Serienteilen durchführen, denn die Ausstattung des Golf GTI enthält alles, was zur Überwachung des Motors erforderlich ist: einen Tachometer mit einem Anzeigebereich bis 220 km/h und einem Tageskilometerzähler, einen Drehzahlmesser mit integrierten Instrumenten für Wassertemperatur und Tankinhalt sowie einen Öldruckmesser und ein Ölthermometer.

Luxuriöse Innenausstattung mit Sitzen und Serienteilen: Traum-Golf.

Diese Verfeinerung mit Anzeigegeräten aus dem Ersatzteil-Programm ist zwar unter dem Strich etwas teurer als eine Nachrüstung mit Instrumenten aus dem Zubehörladen, aber diese kann nie so professionell und sauber wirken.

Erforderlich für den Einbau des GTI-Instrumentensatzes sind folgende Teile: ein neues Armaturenbrett mit zwei Öffnungen (43 Mark), ein Tachometer (72 Mark), ein Drehzahlmesser (120 Mark), eine Leiterfolie (10 Mark), ein Ölthermometer, elektrisch, mit Geber (47 Mark), ein Öldruckmesser, elektrisch, mit Geber (73 Mark) und eine Mittelkonsole (39 Mark). Diese Konsole des Golf GTI kann zusätzlich noch eine Quarzuhr (65 Mark) aufnehmen und erweist sich überdies als praktisches Ab-



Mit dem Sachs-Niveaulift fahren Sie besser als mit einem schlechten Gewissen.



Schwere Urlaubskoffer oder ein Wohnwagen gehen immer zu Lasten der Straßenlage. Und nachts führen sie dazu, daß der Himmel besser ausgeleuchtet wird als die Straße.
Der Niveaulift von Fichtel & Sachs mit Kompressor hilft Ihrem Auto automatisch hinten hoch. Ein Knopfdruck – und Ihr Risiko nimmt so schnell ab, wie Ihre Sicherheit zunimmt.
Der Einbau ist kein Problem. Und die Kosten halten sich in den Grenzen, die man im Urlaub oft wegen unwichtigerer Dinge überschreitet. Fragen Sie den Fachmann. Am besten in einer Werkstatt mit dem Sachs-Zeichen.

Fichtel & Sachs. Die Erfinder AG.



Fichtel & Sachs AG
Ernst-Sachs-Straße 62
8720 Schweinfurt

Schauen Sie sich bei der Konkurrenz um. Schauen Sie sich bei uns um.



Vergleichen Sie den Simca 1307/1308 mit seinen Konkurrenten. Vergleichen Sie Ausstattung, Komfort und Preis. Den Simca 1307 GLS gibt es bereits ab 11 999 Mark (unverbindliche Preisempfehlung a.W.). Und dann: urteilen Sie selbst.

Die Ausstattung. Beim Simca 1307/1308 übertrifft sie so manche Extraausstattung vieler seiner Konkurrenten. Er bietet Ihnen serienmäßig eine große Hecktür, stoßabsorbierende Prallflächen, Bremskraftregler, Bremsfunktionskontrolle, Scheinwerferhöhenregulierung, Nebelrückleuchte und vieles andere mehr.

Die Sicherheit. Der Simca 1307/1308 hat sie ab Werk: Frontantrieb, Sicherheitsfahrwerk, computerberechnete Knautschzonen, Verbundglaswindschutzscheibe, automatische Sicherheitsgurte und Kopfstützen.

Der Komfort. Komfort bedeutet beim Simca 1307/1308 mehr als dicke Polster: viel Innenraum durch Quermotor, Ruhe vor Fahrtwind und anderen störenden Geräuschen durch windschlüpfige Form, Schallisolierung rundum und dicken Teppichboden, der bis zum unteren Teil der Seitentüren hochgezogen ist.

Der praktische Nutzen. Der Hydrauliklift öffnet die große, perfekt ins Styling integrierte Hecktür. Und gibt einen riesigen variablen Kofferraum frei – je nach Bedarf bis zum Volumen eines Kombis.

Die Wirtschaftlichkeit. Im Unterhalt kann Ihnen ein Simca 1307/1308 viel ersparen. Nur ein Beispiel: Die Transistorzündung senkt den Treibstoffverbrauch, läßt Zündkerzen und Batterie länger leben und verringert die Wartungskosten.

Und genauso kostenbewußt arbeitet jede Chrysler-Simca-Vertretung. Dort können Sie den Simca 1307/1308 nach einer Probefahrt am besten beurteilen. Ein Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung.

Urteilen Sie selbst.

Die Abbildung zeigt den Simca 1308 GT





SIMCA 1307
SIMCA 1308
Willkommen an Bord



lagefach, beispielsweise für Musik-Cassetten.

Besonders die Überwachungs-Instrumente für den Ölkreislauf sind eiligen Golf-Fahrern wärmstens zu empfehlen. Sie gemahnen bei kalter Maschine (weniger als 60 Grad Öltemperatur), die übrigens einen sehr hohen Öldruck aufbaut (mehr als 6 bar) zur Mäßigung. Die gleiche Funktion kommt ihnen auch bei Dauervollgas zu. Ohne Ölkühler erhitzt der große Golf-Motor sein Schmiermittel auf 150 Grad und mehr, was dann doch eine gewisse Zurückhaltung mit der Drehzahl sinnvoll erscheinen läßt.

Für die Installation der GTI-Instrumente benötigt ein Profi etwa vier Stunden, die mit mindestens 150 Mark honoriert sein wollen. Findige Bastler können diese Arbeiten auch selbst erledigen. Der Spaß kostet sie dann immer noch 404 Mark plus Kleinmaterial.

Die Verfeinerung des Lenkgefühls machte eine recht kostspielige Anschaffung erforderlich. Denn der Preis für das ausgewählte Lenkrad „Indianapolis Formel 2" von der Firma Heinz in Wetzlar beträgt immerhin 230 Mark.

Dafür bietet dieses in Italien gefertigte Lenkrad (Durchmesser 365 mm) auch nicht ganz alltägliche Qualitäten, nämlich einen Kranz aus nahtlos gezogenem Präzisionsstahlrohr, eine verdrehfest aufgeschäumte Polyurethan-Polsterung und einen von Hand aufgenähten Bezug aus Kalbsrückenleder. Die Leichtmetallspeichen deckt ein gepolsterter Prallschutz aus Leder ab, und zwischen Lenkrad und Lenksäule sorgt ein verformbarer Pralltopf für erhöhte passive Sicherheit.

Das Lenkrad: sportlich und sicher

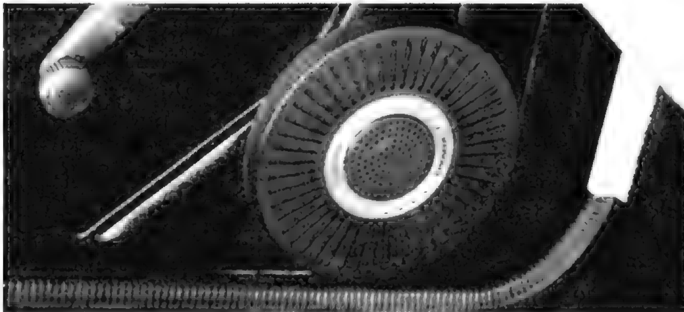
Der mehr als 30 Millimeter starke Kranz des Indianapolis-Lenkrades liegt nicht zuletzt wegen seiner Profilierung an der Rückseite angenehm in der Hand und absorbiert wegen seines Lederbezugs den Schweiß der Fahrerhand besser als eine Kunststoffoberfläche. Die Huptasten im Daumenschutz der Speichen sind nicht jedermanns Geschmack.

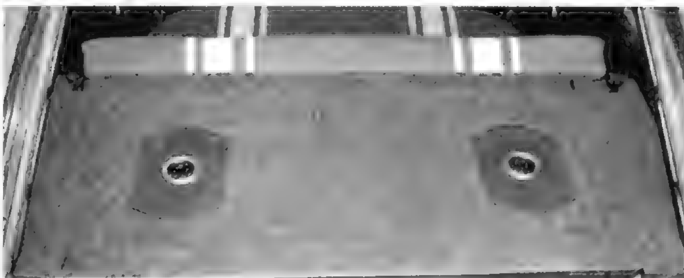
Eine Allgemeine Betriebserlaubnis übrigens gestattet den Einbau des Indianapolis-Lenkrades im Golf ohne weitere Abnahme- und Zulassungsformalitäten.

Bei der Wahl der Sitze stand der Wunsch nach Bequemlichkeit im Vordergrund. Sportliche Qualitäten waren nur insoweit gefragt, als ein gewisses Maß an sicherer Seitenführung vorhanden sein sollte. Reine Schalensitze, die für extrem scharfe Fahrweise die beste und überdies auch preiswertere Lösung sind, kamen also nicht in Frage.

Die gewünschten Eigenschaften ließen sich bei einem Sitzmodell der Firma Rolf Scheel (400 S Comfort) finden. Die recht voluminösen Sessel zeichnen sich durch eine wohl abgestimmte Polsterung und eine Gummibandfederung aus. Die Flankenteile an Sitz und Lehne gewährleisten einen guten Seitenhalt in der Kurve. Zweiseitig arretierte Liegesitzbeschläge gestatten ein Umlegen der Rücklehne bis zur Waagerechten, was im Golf allerdings nicht praktiziert werden kann.

Besonderer Wert wurde hier natürlich auf Farbe und Qualität der Bezüge ge-







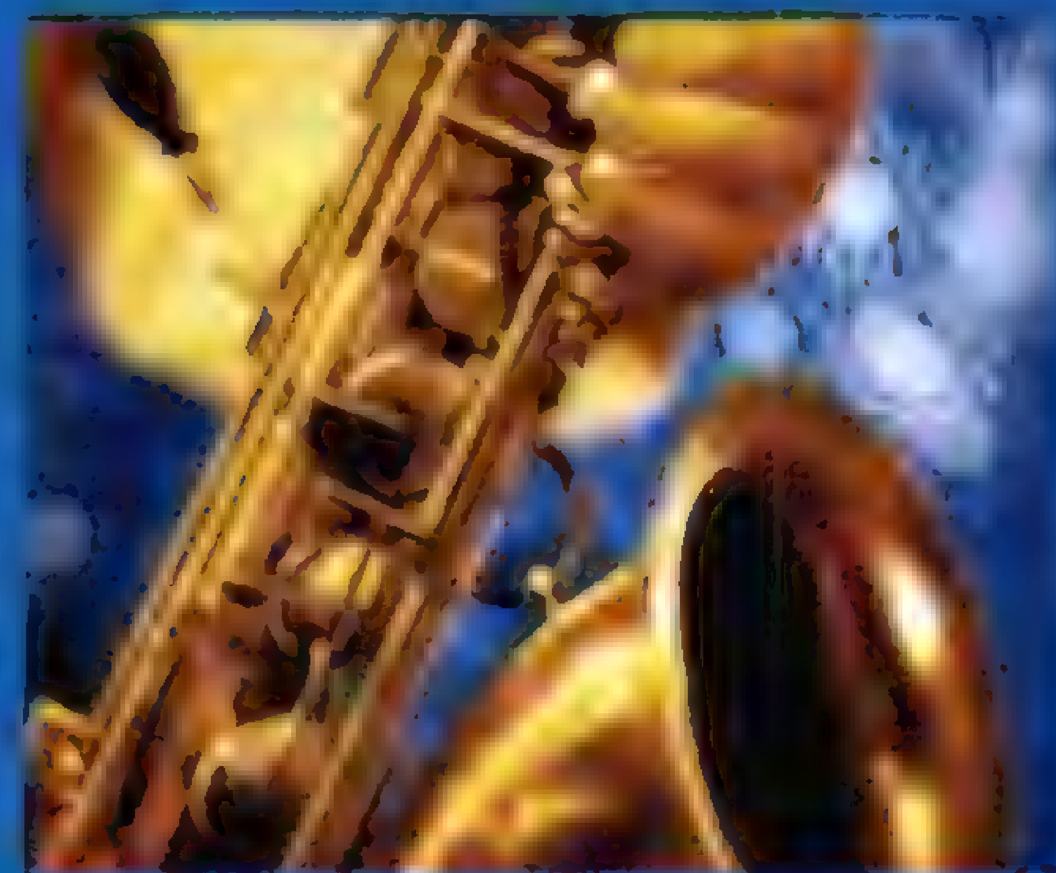
Das Blaupunkt-Modell „Berlin" (rechts) wurde mit zwei Pioneer-Lautsprechern TS 160 in den vorderen Türen (links oben) sowie zwei TS 694 in der hinteren Ablage (Mitte) kombiniert. Ein zusätzlicher Spezialverstärker (unten) erhöht die Leistung auf 2x20 Watt.



GRUNDIG=

Jetzt gibt's von GRUNDIG den neuen Verkehrs-Decoder VD 4. Eingebaut in den Cassetten-Autosuper WKC 4020 VD. Oder zum Anschluß an vorhandene Autosuper... mit und ohne Cassettenteil. Nicht nur für GRUNDIG Modelle. Sender- und Durchsage-Kennung ist der Clou:

DK-Taste schalten – Verkehrsdurchsagen kommen automatisch. Bei laufender Cassette oder „stumm" geschaltetem Radio. Damit Sie keine wichtige Nachricht verpassen, und Cassettenmusik unbesorgt genießen können. Oder „Funkstille", wenn Sie mit Beifahrern sprechen wollen.



Cassette läuft ...



Cassetten-Autosuper WKC 4020 VD Mit allen Vorteilen, die das Basismodell WKC 4020 so erfolgreich machten, daß viele Interessenten sogar lange Lieferzeit in Kauf nahmen:

Rastbare Tasten für schnellen Vor- und Rücklauf · Automatische Umschaltung auf Rundfunk am Bandende oder bei Bandstörungen (immer mit Cassettenstop) · 2 × 5 Watt bei einem, 2 × 7 Watt bei zwei Lautsprechern je Kanal · 4 Wellenbereiche · Automatische UKW-Scharfabstimmung ...



... und Eilaustausch für den unwahrscheinlichen Notfall.

ESA

Elektronische Stör-Austastung

für ungetrübten UKW-Empfang. Denn Prasseln klingt nun 'mal nicht so gut wie ein Schlagzeug-Solo!



(Damit Sie dann nicht tagelang mit einem „Loch" im Armaturenbrett herumfahren müßten).

Bitte Autosuper-Prospekt anfordern

Weg-Weiser



Verkehrsmeldung kommt . . .


Cassette spielt weiter


Verkehrs-Decoder VD 4 paßt z. B. zum WKC 2520 oder WKC 4010.





WKC 2520 Stereo. 2 Bereiche. 3 UKW-Programmtasten. Cassetten-Wiedergabe stereo. 2 x 5 bzw. 2 x 7 Watt (bei 2 Lautsprechern je Kanal).



WKC 4010. 4 Bereiche. Cassetten-Wiedergabe mono. 5 Watt bei einem, 7 Watt bei 2 Lautsprechern.



WK 2510 VD. 2 Bereiche. Eingebauter Verkehrs-Decoder für Senderkennung. 5 Statofix-Tasten (1 x Verkehrssender). 5 bzw. 7 Watt.

von GRUNDIG AG, 8510 Fürth/Bay.

GRUNDIG Autosuper
. . . weil Sie damit „super" fahren!



legt. Die Kollektion der Firma Scheel konnte dann auch mit einem zur Lakkierung des Wagens passenden dunkelblauen Perloncord aufwarten. Entsprechend der gültigen Autositz-Mode ziert die Polster in der Mitte ein Kon-

Die Sitze: Komfort und Führungsqualitäten

traststreifen in hellblauen Farbtönen. Der perfekten Optik wegen erhielten auch Kopfstützen und Rücksitzbank Bezüge von gleichem Dessin.

Eine derart noble Sitzgruppe ist natürlich kein ganz billiges Vergnügen. Die vorderen Sessel allein kosten schon je 468 Mark, die Kopfstützen dazu je 45 Mark und für die Farbstreifen wird noch einmal ein Zuschlag von 10 Prozent auf diese Preise berechnet. Unerläßlich ist dann aber noch die Anschaffung von zwei Konsolen – zur Befestigung der Sitze am Wagenboden –, für die jeweils 50 Mark bezahlt werden müssen.

Auch die vornehme Einkleidung der hinteren Sitzbank hat mit 350 Mark einen stolzen Preis. Womit die Ausgaben für das bessere Sitzen die 1500 Mark-Grenze klar überschreiten. Eine qualitativ gleichwertige Sitzausstattung kann auch von der Firma Recaro in Kirchheim-Teck bezogen werden, deren Preise etwa auf dem gleichen Niveau liegen. Die Sportsitze von Scheel und Recaro sind übrigens typgeprüft. Sie erfüllen die gültigen Sicherheitsnormen und müssen nicht in die Papiere des Fahrzeugs eingetragen werden.

Die Teppiche: preiswertes Prestige

Als Ersatz für die Gummimatten der Serienausführung war das Beste gerade gut genug: Der Golf sollte die Hochflor-Teppiche des Porsche turbo erhalten. Der kuschelweiche Fußbodenbelag der Firma Mapotex in Markgröningen bot freilich auch noch einen zweiten, gern gesehenen Vorzug: Er war passend zur dunkelblauen Lackierung des Wagens – ebenfalls ein turbo-Farbton – zu haben.

Als erfreulichste Eigenschaft der angenehmen Auslegware, die heftig zum Barfußfahren animiert, erwies sich ihr Preis. Die Firma Mapotex berechnet 130 Mark für die auf Golf-Paßform fertig zugeschnittenen Teile.

Die naturgemäß recht schmutzempfindlichen Edelteppiche wurden übrigens nicht, wie beim Golf sonst üblich, am Fußboden festgeklebt. Eine eigens erstellte Druckknopfbefestigung erleichtert die in kurzen Abständen nötige Reinigungsprozedur beträchtlich.

Nicht nur dem physischen, sondern auch dem psychischen Wohlbefinden der Insassen des Super-Golf wurde ohne Rücksicht auf Kosten Rechnung getragen. Um unterwegs ein möglichst vielfältiges Angebot vom Sender oder von der Cassette konsumieren zu kön-

Das Radio: Stereo aus vier Lautsprechern

nen, fiel die Wahl auf das als „Schwanenhals-Radio" bekannte Blaupunkt-Modell Berlin electronic.

Das auf einem biegsamen Rohr montierte kleine Bedienungskästchen verfügt über einen automatischen Sendersuchlauf für UKW, Kurz-, Mittel- und Langwelle. Vorprogrammierbare Rändelknöpfe erlauben es, sich für solche Sender zu entscheiden, die ausschließlich Verkehrsnachrichten bringen, oder die ihre Programme in Stereo ausstrahlen. Die Wahl der Sender wird von kleinen roten Leuchtdioden angezeigt.

Während der Schwanenhals auf der Mittelkonsole placiert wurde, fand der separate Cassettenteil seinen Platz in dem für konventionelle Radios vorgesehenen Ausschnitt. Da das Gerät auch eigene Aufnahmen ermöglicht, wurde das zugehörige Mikrofon in Griffnähe an der Konsole befestigt.

Hinter der Konsole blieb genügend Raum für einen zusätzlichen Spezial-Verstärker der Firma S+M Industrieakustik in 3280 Bad Pyrmont, An der Oesdorfer Kirche 3, der die relativ bescheidene Leistung des Blaupunkt-Modells von 2x5 Watt auf respektable 2x20 Watt bringt.

Von der Kräftigungskur profitieren die in die vorderen Türen eingebauten Pioneer-Lautsprecher TS 160 – die hintere Kofferraum-Abdeckung nahm zwei größere Modelle TS 694 auf – hörbar. Die je vier Pfund wiegenden und speziell für Autos konstruierten Spitzenlautsprecher sind Zweiweg-Systeme und erfreuen den Benutzer durch ein voluminöses und verzerrungsarmes Klangbild. Mit gewöhnli-



Das Armaturenbrett in der alten (oben) und der neuen Version (unten)



Vor 15 Jahren stieg ESSO in das Projekt ›Alaska-Arktis‹ ein. Vor 9 Jahren wurde das erste Öl gefunden. Dieses Jahr steht die erste Tonne zur Verfügung.

Als ein Bohrtrupp im Januar 1968 endlich auf das erste Öl stieß, brachen die vermummten Gestalten auf der vereisten Plattform in lauten Jubel aus. Und doch mußte der in vielen Jahren harter Arbeit und großer Strapazen errungene Erfolg nun erst richtig erworben werden.

Zunächst galt es, Ausdehnung und Ergiebigkeit der Vorkommen durch weitere Probebohrungen zu ermitteln. Dann mußten Hunderte von Förderbohrungen niedergebracht und immer mehr Mitarbeiter mit immer größerem Nachschub-Bedarf eingeflogen werden. Eine Arbeit für Jahre.

Schließlich war der Weg zu finden, wie das Öl aus den arktischen Regionen Alaskas dorthin kommt, wo es gebraucht wird.

100 Millionen Mark verschlang allein der Versuch, mit dem zum Eisbrecher umgebauten Tanker „Manhattan" die legendäre Nordwest-Passage zu bezwingen. Der Versuch gelang. Dennoch wurde, um alle unnötigen Risiken auszuschalten und einen kontinuierlichen Ölstrom zu gewährleisten, der Bau der Trans-Alaska-Pipeline beschlossen.

Dieses größte private Bauprojekt der Welt schlägt alle Rekorde. 1 300 km quer durch Alaska, 69 000 Großrohre, 4 Jahre Bauzeit, bis zu 15 000 Mitarbeiter. Wenn in diesem Jahr das erste Öl hindurchfließt, wird der Bau der Pipeline alle Beteiligten gut 19 Milliarden Mark gekostet haben.

Das Projekt „Alaska-Arktis" ist ein gutes Beispiel dafür, mit welchem finanziellen Aufwand und Risiko an der Sicherung unserer Energie-Versorgung gearbeitet wird, wie langfristig geplant werden muß. Damit Sie auch morgen über ESSO Markenkraftstoffe, Motorenöle und Heizöl verfügen können.

Weitere Informationen zu diesem Thema erhalten Sie von ESSO A.G. · Information 6 Postfach 680 120 · 2000 Hamburg 65.

Es gibt viel zu tun. Packen wir's an.



Tabac Original
Symbol gepflegter Männlichkeit

Deodorant Spray
Deodorant Stick
Anti-Transpirant Spray





Tabac Original – der Duft, der Ihnen alles gibt. Er geht unter die Haut (Pre Electric Shave, Shaving Foam, Cream, Soap, After Shave Lotion). Er greift Ihnen unter die Arme (Deo-Spray, Stick, Anti-Transpirant). Er schäumt vor Wohlbehagen (Luxus-Seife). Er läßt Sie tagsüber nicht allein (Eau de Cologne, Eau Naturelle). Und er verspricht Ihnen immer einen klaren Kopf (Haar Tabac, Shampoo). Tabac Original – Symbol gepflegter Männlichkeit.

Tabac Original
Der individuelle Duft

Komplett als Serie

Mäurer + Wirtz

Vor 15 Jahren stieg ESSO in das Projekt ›Alaska-Arktis‹ ein. Vor 9 Jahren wurde das erste Öl gefunden. Dieses Jahr steht die erste Tonne zur Verfügung.

Als ein Bohrtrupp im Januar 1968 endlich auf das erste Öl stieß, brachen die vermummten Gestalten auf der vereisten Plattform in lauten Jubel aus. Und doch mußte der in vielen Jahren harter Arbeit und großer Strapazen errungene Erfolg nun erst richtig erworben werden.

Zunächst galt es, Ausdehnung und Ergiebigkeit der Vorkommen durch weitere Probebohrungen zu ermitteln. Dann mußten Hunderte von Förderbohrungen niedergebracht und immer mehr Mitarbeiter mit immer größerem Nachschub-Bedarf eingeflogen werden. Eine Arbeit für Jahre.

Schließlich war der Weg zu finden, wie das Öl aus den arktischen Regionen Alaskas dorthin kommt, wo es gebraucht wird.

100 Millionen Mark verschlang allein der Versuch, mit dem zum Eisbrecher umgebauten Tanker „Manhattan" die legendäre Nordwest-Passage zu bezwingen. Der Versuch gelang. Dennoch wurde, um alle unnötigen Risiken auszuschalten und einen kontinuierlichen Ölstrom zu gewährleisten, der Bau der Trans-Alaska-Pipeline beschlossen.

Dieses größte private Bauprojekt der Welt schlägt alle Rekorde. 1 300 km quer durch Alaska, 69 000 Großrohre, 4 Jahre Bauzeit, bis zu 15 000 Mitarbeiter. Wenn in diesem Jahr das erste Öl hindurchfließt, wird der Bau der Pipeline alle Beteiligten gut 19 Milliarden Mark gekostet haben.

Das Projekt „Alaska-Arktis" ist ein gutes Beispiel dafür, mit welchem finanziellen Aufwand und Risiko an der Sicherung unserer Energie-Versorgung gearbeitet wird, wie langfristig geplant werden muß. Damit Sie auch morgen über ESSO Markenkraftstoffe, Motorenöle und Heizöl verfügen können.

Weitere Informationen zu diesem Thema erhalten Sie von ESSO A.G. · Information 6 Postfach 680 120 · 2000 Hamburg 65.

Es gibt viel zu tun. Packen wir's an.



Aus Forschung und Entwicklung

Neuer großer BMW mit Doppelgelenk-Federbeinachse.

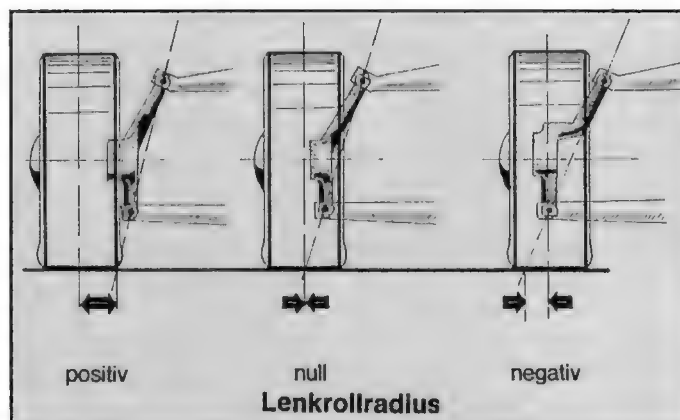
Mit dem Erscheinen des Audi 80 vor fünf Jahren erhielt eine bislang unbeachtet gebliebene Größe in der Vorderachsgeometrie Aktualität. Zur Verbesserung der Fahrstabilität beim Bremsen verringerten die Audi-Techniker erstmals den damals bei Serienfahrzeugen üblichen positiven Lenkrollradius (Abstand zwischen verlängerter Achse des Achsschenkelbolzens und Radmittelebene in Fahrbahnhöhe) bis in den negativen Bereich. Andere Automobilhersteller folgten dem Audi-Beispiel. Neben den VW- und Audi-Modellen werden heute der Ford Fiesta und die Porsche-Typen 924 und 928 mit negativem Lenkrollradius ausgerüstet. Mercedes-Benz, Citroen und Simca (Modellreihe 1307/1308) wählten als Kompromiß zwischen positiv und negativ den Lenkrollradius Null.

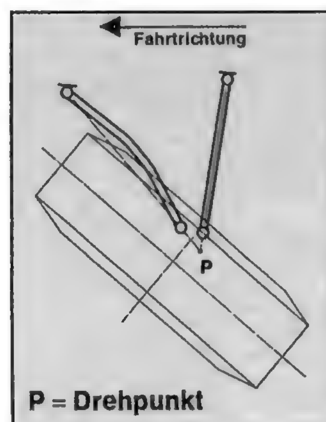
Dem Trend folgen nun auch die Bayerischen Motoren Werke in München mit der Auslegung der Federbeinvorderachse der neuen großen BMW der Siebener-Reihe. Schwierigkeiten bereiteten hier vor allem das knappe Raumangebot in den vorderen Radschüsseln, das durch die großzügig bemessenen innenbelüfteten Scheibenbremsen weitgehend ausgenutzt wird. Dies verhindert ein Herausschieben des Anlenkpunktes des unteren Querlenkers und der Zugstrebe am Achsschenkel in Richtung Radmittelebene, wie es im Sinne einer Verringerung des Lenkrollradius nötig wäre.

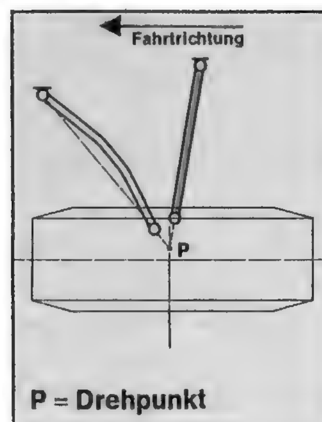
Gelöst wurde das Problem durch eine getrennte Anlenkung der üblicherweise gemeinsam mit dem Querlenker gelagerten Zugstrebe. Aus der Geometrie dieser Anordnung ergibt sich ein ideelles Führungsgelenk in der Nähe der Radmittelebene, was im Hinblick auf den Lenkrollradius einem weit außenliegenden gemeinsamen Anlenkpunkt von Querlenker und Zugstrebe gleichkommt. Gegenüber den bisherigen großen BMW-Modellen konnte so der Lenkrollradius von 64,5 mm auf 13 mm (BMW 728) beziehungsweise 10 mm (BMW 730/733 i) bei Geradeausfahrt verringert werden. Mit zunehmendem Lenkeinschlag wächst der Radius durch die Doppelgelenkanordnung bedingt an.

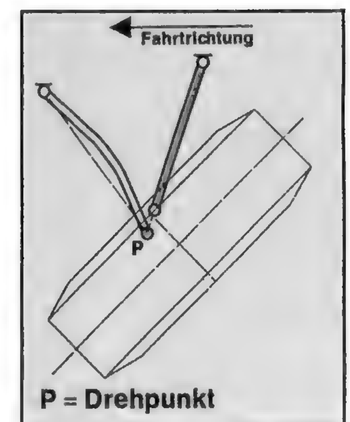
Der Lenkrollradius wirkt als Hebelarm, mit dem Stör-, Brems- und Antriebskräfte, die in der Reifenaufstandsfläche angreifen, auf die Achse des Achsschenkelbolzens (Spreizachse) übertragen werden und so auf die Lenkung einwirken. Positive Radien bewirken ein Schiefziehen des Fahrzeuges bei ungleichmäßig wirkenden Bremsen und verschlechtern den Geradeauslauf, da einseitig überrollte Fahrbahnunebenheiten den Wagen aus der Spur lenken. Fahrzeuge mit negativem Lenkrollhalbmesser werden dagegen nur wenig von schiefziehenden Bremsen beeindruckt und zeichnen sich durch bessere Spurtreue beim Verzögern aus. Auch hier müssen jedoch beim Geradeauslauf Abstriche gemacht werden. Unterschiedliche Antriebskräfte an den Vorderrädern frontgetriebener Fahrzeuge können die Spurhaltung zusätzlich beeinträchtigen.

BMW wählte einen sehr kleinen positiven Lenkrollradius. Damit verzichtete man bewußt auf eine noch größere Bremsstabilität, die sich mit einem negativen Halbmesser hätte erreichen lassen. Der Fahrer wird jedoch durch einen gleichermaßen guten Geradeauslauf sowie durch eine gefühlvolle Lenkung entschädigt. Der bei zunehmendem Lenkeinschlag anwachsende Lenkrollradius macht sich dabei als weiterer Vorteil bezahlt. Die aufzubringenden Lenkkräfte steigen bei größer werdenden Lenkbewegungen, was die Sensibilität der Lenkung positiv beeinflußt. *WK*









Aus der geometrischen Definition des Lenkrollradius folgt, daß herkömmliche Vorderachsen mit negativen Lenkrollradien viel Raum in den vorderen Radschüsseln beanspruchen (links). Aus der Geometrie der platzsparenden neuen BMW-Vorderachse ergibt sich durch einen ideellen Drehpunkt nahe der Radmittelebene ein kleiner Lenkrollradius. Mit zunehmendem Lenkeinschlag steigt der Radius an (unten).

Für alle, die an einen Batterie-Rasierer höchste Ansprüche stellen.

Praktisches Steck-Etui: Rasierer, Spiegel und Reinigungsbürstchen in einer funktionalen Einheit beisammen.

Mit seinen zwei Alkali-Mangan-Zellen liefert der neue Braun sprint wochenlang Rasuren – unabhängig von der Steckdose. Und das besonders kostengünstig.

Braun stattet seine Batterie-Rasierer mit einem Langhaarschneider aus. Ein Schalter mit Sichtmarkierung steuert alle Gerätefunktionen.

Der neue Braun sprint liegt bequem in der Hand. Er läßt sich exakt führen – selbst in Problemzonen.

69,– DM
unverbindliche Preisempfehlung

Der Braun sprint entspricht dem neuesten Stand der Braun Rasiertechnik. Mit dem leistungsfähigen micron-Scherblatt für eine enorm gründliche, hautfreundliche und rasche Rasur. Für eine neue Batterie-Rasur, die von der Netz-Rasur kaum noch zu unterscheiden ist.

BRAUN

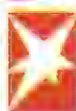
Der neue Braun sprint.
Für unterwegs.

7-005

LADA 1200

7.700.-*)

*) unverbindliche Preisempfehlung
der Satra GmbH,
incl. MWSt. ab Importzentrum



Stern 18/1974
Stern 48/1974

Nr. 6/7, 1976





Warum mehr für einen großen Viertürer ausgeben?

(LADA - da ist alles drin und alles dran, was für Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Komfort sorgt!)

Die Sensation in Preis und Ausstattung.

Komfort: 4 Türen, Liegesitze, 2-stufiges Heiz- und Frischluftgebläse, beleuchteter Motor- und Kofferraum, Familien-Großkofferraum.

Leistung: 60 DIN-PS aus 1189 ccm, 140 km/h – Normalbenzin.

Motor: Obenliegende Nockenwelle, 5-fach gelagerte Kurbelwelle.

Sicherheit: 2-Kreis-Bremssystem, Bremskraftregler, Scheibenbremsen vorne, Verbundglas vorne, Automatic-Gurte, Scheibenwischer mit Waschanlage und Intervallschaltung, ab 0,9 mm Stahlblech, Dauer-Unterbodenschutz.

Garantie: 1 Jahr ohne Kilometerbegrenzung, Inspektionsintervall 10.000 km.

Lada 1200 Kombi

60 PS, 1189 ccm, 5 Türen, Normalbenzin
und nur **DM**

8.500.-*



Lada 1500

75 PS, 1442 ccm, 4 Türen, Normalbenzin
und nur **DM**

9.500.-*





Lada das große Auto zum kleinen Preis.

Beratung, Probefahrt und Service bei über 500 Lada-Fachhändlern. Einer ist immer in Ihrer Nähe.

Gutschein bitte auf Postkarte kleben

Händlernachweis und ausführliches Informationsmaterial auch vom
Lada-Alleinimporteur: Satra GmbH, Lessingstr. 60-62
2153 Neu Wulmstorf bei Hamburg, Tel.: 0 40/7 00 60 51

–3–

Welcher Gürtelreifen für welches Auto?

auto motor und sport untersuchte die Eigenschaften wichtiger Stahlgürtelreifen.

Obwohl von der Öffentlichkeit oft nur am Rande notiert, vollzieht sich bei Reifen ein ähnlich kontinuierlicher Entwicklungsprozeß wie bei den Autos, für die sie bestimmt sind und mit denen sie möglichst gut harmonieren sollen. Wie wichtig diese ständige „Modellpflege" nach wie vor ist, wird nicht zuletzt an den sich gerade in letzter Zeit häufenden Rückrufaktionen deutlich.

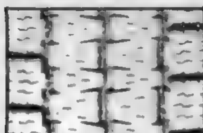

Prüfung der Bremseigenschaften bei Nässe

Die wachsenden Anforderungen, die an die Sicherheit, die Schnelligkeit und den Komfort moderner Automobile gestellt werden, haben den Reifen längst vom

auto motor sport Kurzbeurteilung

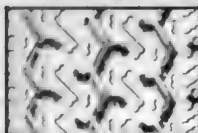
SR-Reifen
zulässig bis 180 km/h

Conti TS 771



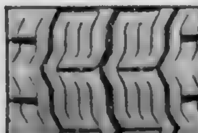
Sehr lenkexakter Stahlgürtelreifen mit betont sportlichen Fahreigenschaften und kleinen Schräglaufwinkeln. Gute Fahreigenschaften auf trockener und nasser Bahn, nicht bei allen Größen befriedigendes Aquaplaningverhalten. Schlechte Wintereigenschaften, gute Verschleißfestigkeit. Begrenzte Schnelllauffestigkeit.

Dunlop Sp 4



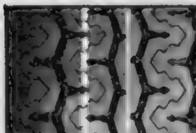
Nicht sehr lenkexakter, jedoch gut beherrschbarer Stahlgürtelreifen mit mittelgroßen Schräglaufwinkeln. Gute Fahreigenschaften bei Trockenheit und Nässe, durchschnittliches Aquaplaningverhalten. Gutes Bremsverhalten, akzeptable Wintereigenschaften. Hohe Struktur- und Schnellauffestigkeit, geringer Verschleiß.

Firestone S 1



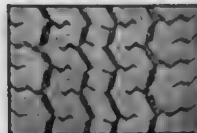
Stahlgürtelreifen mit geringer Lenkexaktheit und relativ großen Schräglaufwinkeln. Durchschnittliche Eigenschaften bei Trockenheit und Nässe. Aquaplaningverhalten unbefriedigend. Gutes Bremsverhalten, überdurchschnittliche Wintereigenschaften. Ausreichende Schnellaufleistung. Durchschnittlicher Verschleiß.

Fulda Rasant Steel



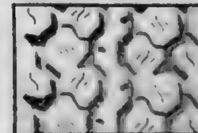
Stahlgürtelreifen mit sehr guten Naßlauf- und Bremseigenschaften. Bei mittelgroßen Schräglaufwinkeln guter Abrollkomfort, aber nur geringe Eignung für sportliches Fahren. Wintereigenschaften und Aquaplaningverhalten nur durchschnittlich. Gute Schnellauffestigkeit, durch weiche Gummimischung relativ hoher Verschleiß.

Goodyear G 800 S



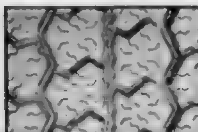
Stahlgürtelreifen mit guten Naßlaufeigenschaften, gutem Bremsverhalten und guter Beherrschbarkeit im Grenzbereich. Befriedigende Lenkexaktheit, durchschnittliche Struktur- und Schnellauffestigkeit, durchschnittliches Aquaplaningverhalten. Unbefriedigende Wintertauglichkeit und Lebensdauer.

Kleber V 12



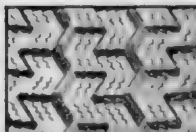
Lenkexakter Stahlgürtelreifen mit guten Fahreigenschaften bei Nässe und Trockenheit. Relativ kleine Schräglaufwinkel, durchschnittliches Aquaplaningverhalten, gute Bremseigenschaften bei nur geringer Blockierneigung. Relativ schlechte Wintertauglichkeit. Schnelllauffestigkeit nicht ausreichend.

Metzeler Perfect



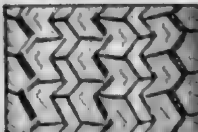
Sehr lenkexakter Stahlgürtelreifen mit sportlichen Fahreigenschaften und kleinen Schräglaufwinkeln. Gute Naß- und Trockenlaufeigenschaften. Gutes Aquaplaning- und Bremsverhalten, überdurchschnittliche Wintereigenschaften. Gute Strukturfestigkeit, durchschnittliches Verschleißverhalten.

Michelin XzX



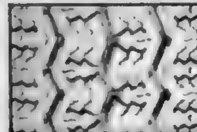
Lenkexakter Stahlgürtelreifen mit besonders guten Rundlaufeigenschaften. Gute Fahreigenschaften auf trockener und nasser Bahn, jedoch vorzeitige Blockierneigung beim Bremsen. Gute Wintertauglichkeit, befriedigende Struktur- und Schnellauffestigkeit. Befriedigende Abriebfestigkeit.

Phoenix 2010 S



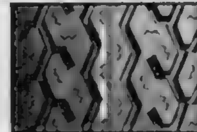
Stahlgürtelreifen mit guten Allroundeigenschaften. Bei geringer Blockierneigung sehr gutes Bremsverhalten auch bei Nässe. Nur durchschnittliche Lenkexaktheit, aber gute Beherrschbarkeit im Grenzbereich. Gutes Aquaplaning- und befriedigendes Winterfahrverhalten. Hohe Verschleißfestigkeit.

Pirelli P 3



Lenkexakter Stahlgürtelreifen mit mittelgroßen Schräglaufwinkeln. Gute Fahreigenschaften bei Trockenheit und Nässe. Durchschnittliches Aquaplaningverhalten. Gute Brems- und akzeptable Wintereigenschaften. Hohe Struktur- und Schnellauffestigkeit. Durchschnittliche Verschleißfestigkeit.

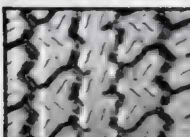
Uniroyal Rallye 180



Ausgewogener Stahlgürtelreifen mit guten Allroundeigenschaften. Bei mittelgroßen Schräglaufwinkeln gute Beherrschbarkeit im Grenzbereich. Gute Rutschfestigkeit bei Nässe, bei abnehmender Profilhöhe Aquaplaningempfindlichkeit. Mäßige Wintereigenschaften und Schnellauffestigkeit. Durchschnittliche Lebensdauer.

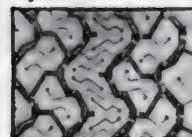
auto motor sport **Kurzbeurteilung** HR-Reifen zulässig bis 210 km/h

Conti TS 772



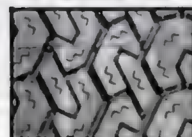
Weich abrollender Stahlgürtelreifen mit großen Schräglaufwinkeln. Unbefriedigendes Naßlaufverhalten, wenig Eignung für sportliches Fahren. Durch zusätzliche Nylon-Bandage höhere Schnellauffestigkeit. Insgesamt bessere Eigenschaften als der TS 772 bietet der neue, jedoch nur in einer Größe lieferbare Conti TS 792.

Dunlop Sp Sport D 1



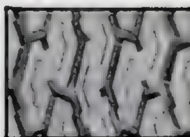
Hochwertiger Stahlgürtelreifen mit überdurchschnittlicher Struktur- und Schnellauffestigkeit durch gefalteten Gürtel. Unproblematisches Kurven- und Bremsverhalten, sehr lenkexakt und gut beherrschbar in Grenzsituationen. Nur mäßiges Aquaplaningverhalten. Hohe Verschleißfestigkeit.

Firestone HS 1



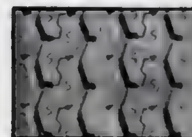
Stahlgürtelreifen mit mittelgroßen Schräglaufwinkeln und noch ausreichender Lenkexaktheit. Wenig Eignung für sportliches Fahren. Befriedigende Naßlaufeigenschaften, gutes Bremsverhalten. Nur durchschnittliche Struktur- und Schnellauffestigkeit. Für HR-Reifen gute Wintereigenschaften, befriedigendes Verschleißverhalten.

Goodyear G 800 Grand Prix



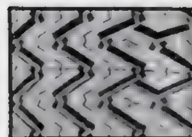
Ältere Stahlgürtelreifen-Konstruktion mit indifferentem Lenkverhalten und geringer Rutschfestigkeit bei Nässe. Schlechte Wintereigenschaften, empfindlich gegen Aquaplaning, blockierfreudig beim Bremsen. Für HR-Reifen unzureichende Schnellauffestigkeit. Sehr gute Verschleißfestigkeit.

Kleber V 12 GT



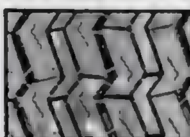
Lenkexakter Stahlgürtelreifen mit guten Trocken- und Naßlaufeigenschaften. Problemloses Bremsverhalten und gut beherrschbar in Grenzsituationen. Durchschnittliches Aquaplaningverhalten, nur mäßige Schnellauf- und Strukturfestigkeit, schlechte Wintereigenschaften. Befriedigendes Verschleißverhalten.

Michelin XAS



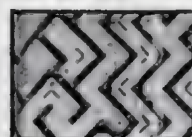
Sehr präzise führender Stahlgürtelreifen mit asymmetrischem Profil und hervorragender Rundlaufgenauigkeit. Verhältnismäßig kritisch im Übergangsbereich, vorzeitige Blockierneigung beim Bremsen, schlechtes Aquaplaningverhalten. Ähnliche Eigenschaften jedoch mehr Komfort bietet der Michelin XVS.

Phoenix 2010 S



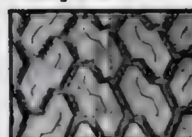
Stahlgürtelreifen mit großen Schräglaufwinkeln, dadurch kurvenunwillig und wenig geeignet für sportliches Fahren. Wenig Seitenführung in schnellen Kurven, unausgewogenes Bremsverhalten. Relativ unempfindlich gegen Aquaplaning, gute Wintereigenschaften. Durchschnittliche Schnellauffestigkeit, relativ hoher Verschleiß.

Pirelli CN 36 SM



Aufwendig gebauter Stahlgürtelreifen mit überdurchschnittlich guten Trocken- und Naßlaufeigenschaften. Sehr gutes Bremsverhalten, und bei akzeptablem Komfort hervorragend geeignet für sportliches Fahren. Unempfindlich gegen Aquaplaning. Gutes Verschleißverhalten sowie sehr gute Schnellauf- und Strukturfestigkeit.

Uniroyal Rallye 240



Ältere Stahlgürtelreifen-Konstruktion mit insgesamt ausgewogenen, sportlichen Fahreigenschaften. Gute Rutschfestigkeit bei Nässe und bei ausreichender Profilhöhe geringe Aquaplaningempfindlichkeit. Gutes Bremsverhalten, relativ gute Wintereigenschaften. Für HR-Reifen unzureichende Schnellauffestigkeit, hoher Verschleiß.

bloßen Zubehörteil zum lebenswichtigen Konstruktionselement werden lassen. Und wie sehr der Reifen bereits in die Automobil-Entwicklung integriert ist, wird am besten daran deutlich, daß manche Forderungen der Fahrwerkstechniker allein durch völlig neue Reifenkonstruktionen erfüllt werden können.

Das führte nicht nur zur heute klar dominierenden Stahlgürtel-Bauweise, sondern auch zu so extrem flachen in ein und derselben Geschwindigkeits-Kategorie jeweils zwei verschiedenartige Reifentypen anbieten.

Weniger spektakulär, aber nicht weniger wichtig sind solche Weiterentwicklungen, die die Gürtel- oder Wulstkonstruktion, die Rundlaufgenauigkeit oder die Laufflächenmischung betreffen. Hier sei nur an die inzwischen von vielen Herstellern eingeführte zusätzlich um den Stahlcord-Gürtel gespannte Nylon-Bandage erinnert, die insbesondere die Schnellauffestigkeit beträchtlich erhöht.



Prüfung der Fahreigenschaften bei Trockenheit

und kurvenstabilen Reifenquerschnitten, wie sie beispielsweise bei den Porsche-Modellen 928 oder turbo serienmäßig verwendet werden.

Andere Hersteller, wie BMW oder Daimler-Benz, verlangen für ihre leistungsstarken Limousinen Reifen mit besonders guten Komforteigenschaften bei selbstverständlich gleichzeitig hohen Schnellauf- und Belastungsreserven. Das wiederum hat dazu geführt, daß Conti und Michelin im HR-Bereich (bis 210 km/h) und Michelin sowie Pirelli auch im VR-Bereich (über 210 km/h) inzwischen zweigleisig fahren, Diesem wichtigen Kriterium wird wegen seiner besonderen Bedeutung für die Fahrsicherheit bei den von auto motor und sport durchgeführten Reifentests ganz besondere Beachtung geschenkt. Denn Reifen, die hier überdurchschnittliche Reserven aufzuweisen haben, sind nicht nur unempfindlicher gegen hohe Dauergeschwindigkeiten, sondern sie bieten auch mehr Schutz gegen Überlastungs- und Luftdrucksünden.

Hatten manche Hersteller beim Übergang vom Textil- zum Stahlgürtelreifen teilweise beträchtliche Anfangsprobleme, so lassen

Welcher Gürtelreifen für welches Auto?

Bereifungstabelle

● Von auto motor und sport geprüft und empfohlen
○ Größe im Programm des Reifenherstellers
– Größe nicht im Programm des Reifenherstellers

Automobilhersteller und Fahrzeugtyp	Reifen-Dimension	Continental TS 771	Continental TS 772/773/792	Dunlop SP 4	Dunlop D 1/Sport Super	Firestone Cavallino S 1/HS 1	Fulda Rasant Steel	Goodyear G 800 S/GP	Kleber V 12	Kleber V 12 GT	Metzeler Perfect	Michelin X/zX/XzX	Michelin XAS/XVS/XWX/XDX	Phoenix 2010 S/S-V	Uniroyal Rallye 180	Uniroyal Rallye 240	Veith-Pirelli P3	Pirelli-CN 36 SM/P7
Alfa Romeo																		
Alfasud/ti/Sprint	145 SR 13	○	–	○	–	○	○	○	○	–	○	○	–	○	○	–	○	–
	165/70 SR 13	●	–	●	–	●	●	●	–	–	●	●	–	●	●	–	●	–
Giulia 1300/1600 GTJ 1300/1600 Spider, Berlina 2000 GTV, Alfetta	165 SR 14	●	–	●	–	○	●	●	●	–	●	●	–	○	●	–	●	–
Alfetta GT/GTV 2000	185/70 HR 14	–	○	–	●	○	●	○	–	○	–	–	●	○	–	●	–	●
Montreal	195/70 VR 14	–	○	–	●	○	○	–	–	–	–	–	●	○	–	–	–	●
Audi NSU																		
Audi 50	135 SR 13	●	–	●	–	●	●	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
	145 SR 13	●	–	●	–	●	●	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
Audi 80	155 SR 13	●	–	●	–	●	●	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
Audi 80 GTE	175/70 HR 13	–	●	–	●	○	–	○	–	○	–	–	●	–	–	●	–	●
Audi 100	165 SR 14	●	–	●	–	○	●	○	○	–	●	●	–	●	●	–	●	–
Audi 100 Coupé/5 E	185/70 HR 14	–	○	–	●	○	○	○	–	○	–	–	●	○	–	●	–	●
NSU Ro 80	175 SR 14	●	–	●	–	○	○	○	○	–	●	●	–	○	●	–	○	–
BMW																		
1502, 1602, 1802, 2002, Touring, 316, 318, 320	165 SR 13	●	–	●	–	●	●	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
320 i	185/70 HR 13	–	○	–	●	○	○	○	–	○	–	–	●	○	–	●	–	●
518, 520	175 SR 14	●	–	○	–	○	○	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
520 i, 525, 2500, 2,5 CS	175 HR 14	–	●	–	●	○	○	○	–	–	–	–	●	●	–	●	–	●

Automobilhersteller und Fahrzeugtyp	Reifen-Dimension	Continental TS 771	Continental TS 772/773/792	Dunlop SP 4	Dunlop D 1/Sport Super	Firestone Cavallino S 1/HS 1	Fulda Rasant Steel	Goodyear G 800 S/GP	Kleber V 12	Kleber V 12 GT	Metzeler Perfect	Michelin X/zX/XzX	Michelin XAS/XVS/XWX/XDX	Phoenix 2010 S/S-V	Uniroyal Rallye 180	Uniroyal Rallye 240	Veith-Pirelli P3	Pirelli-CN 36 SM/P7
Leyland																		
Mini, 1275 GT, Cooper	145 SR 10	●	–	●	–	○	–	●	–	–	–	●	–	–	●	–	●	–
Austin Allegro	165/70 SR 13	●	–	●	–	●	●	○	–	–	●	●	–	●	●	–	●	–
Princess	185/70 SR 14	○	–	○	–	○	○	○	–	–	○	●	–	○	○	–	○	–
MGB GT	165 SR 14	●	–	●	–	○	○	●	○	–	●	●	–	●	●	–	●	–
Jaguar XJ, XJ-S	205/70 VR 15	–	–	–	●	–	–	–	–	–	–	–	●	–	–	–	–	–
Mercedes																		
220 D, 220 D, 240 D, 300 D, 200, 230, 250	175 SR 14	●	–	●	–	○	●	●	○	–	●	●	–	●	●	–	●	–
280, 280 E (W 123) 230 C, 280 C, 280 CE	195/70 HR 14	–	●	–	●	○	○	○	–	–	–	–	●	○	–	○	–	●
280, 280 E, 280 S, 280 SE, 280 SL, 280 SLC	185 HR 14	–	○	–	●	○	●	○	–	–	–	–	●	○	–	○	●	–
350 SE/SEL	205/70 HR 14	–	○	–	●	–	–	○	–	–	–	–	●	○	–	○	–	●
450 SE/SEL, 350 SL/SLC, 450 SL/SLC	205/70 VR 14	–	○	–	●	–	–	○	–	–	–	–	●	○	–	–	–	●
450 SEL 6.9	215/70 VR 14	–	○	–	–	–	–	–	–	–	–	–	●	–	–	–	–	●
Opel																		
Kadett	155 SR 13	●	–	●	–	●	●	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
Kadett GT/E	175/70 HR 13	–	●	–	●	○	–	●	–	○	–	–	●	○	–	●	–	●
Ascona, Manta	165 SR 13	●	–	●	–	●	●	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
Manta GT/E	185/70 HR 13	–	○	–	●	○	○	○	–	○	–	–	●	○	–	●	–	●

528, 2800, 2,8 L, 3,0 S, 3,0 L, 2,8 CS	195/70 HR 14	–	●	–	●	○	○	○	–	–	–	–	●	●	–	●	–	●
3,0 Si/CS/CSi/CSL 3,3 L/Li, 630 CS, 633 CSi	195/70 VR 14	–	○	–	●	–	–	–	–	–	–	–	●	○	–	–	–	●
Chrysler/Simca																		
1000, 1100	145 SR 13	○	–	●	–	●	●	○	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
1100 S, 1100 Ti	145 HR 13	–	–	–	–	–	–	○	–	○	–	–	●	–	–	●	–	–
1307, 1308	155 SR 13	●	–	●	–	○	○	○	●	–	●	●	–	●	●	–	○	–
1301, 1501	165 SR 13	●	–	●	–	○	○	●	○	–	●	●	–	●	●	–	●	–
160, 180, 2 L, 1609, 1610	175 SR 14	●	–	●	–	○	●	○	○	–	●	●	–	○	●	–	●	–
Citroen																		
LN	135 SR 13	○	–	○	–	○	○	○	○	–	○	●	–	○	○	–	○	–
2 CV, Dyane	125 SR 15	–	–	–	–	–	–	–	●	–	–	●	–	–	●	–	–	–
Ami 6, Ami 8	135 SR 15	●	–	–	–	○	–	○	●	–	–	●	–	–	●	–	–	–
GS, Club, Break	145 SR 15	–	–	–	–	●	–	–	●	–	–	●	–	–	●	–	–	–
D-Special, DS 20/23	180 HR 15	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	●	●	–	–	●	–	–
DS 21 Inj., DS 23 Inj.	185 HR 15	–	○	–	–	–	–	○	–	–	–	–	●	–	–	●	–	–
CX, Diesel, Break	185 SR 14	●	–	○	–	–	–	○	–	○	–	○	–	○	○	–	○	–
CX 2200, 2400	185 HR 14	–	○	–	●	○	○	○	–	–	–	–	●	○	–	●	–	○
Datsun																		
Cherry	155 SR 12	●	–	●	–	●	●	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
260 Z, 260 Z 2+2	195/70 VR 14	–	○	–	●	–	–	–	–	–	–	–	●	○	–	–	–	●
Fiat																		
126	135 SR 12	○	–	●	–	●	–	○	●	–	–	●	–	–	●	–	●	–
127	135 SR 13	●	–	●	–	●	–	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
128, 3 P, X 1/9	145 SR 13	●	–	●	–	●	○	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
124, 131	155 SR 13	●	–	●	–	●	○	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
132	185/70 SR 13	●	–	○	●	○	●	○	–	–	●	●	–	○	●	–	●	–
130, 3200 Coupé	205/70 VR 14	–	○	–	●	–	–	○	–	–	–	–	●	○	–	–	–	●
Ford																		
Fiesta, Escort 1100	155 SR 12	●	–	●	–	●	●	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
Escort Mod. 75	155 SR 13	●	–	●	–	●	●	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
Escort RS 2000	175/70 HR 13	–	●	–	●	○	–	○	–	○	–	–	●	○	–	●	–	●
Taunus, Capri	165 SR 13	●	–	●	–	●	●	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
	185/70 HR 13	–	●	–	●	●	○	●	–	○	–	–	●	○	–	●	–	●
Consul, Granada	175 SR 14	●	–	●	–	●	○	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
	185 HR 14	–	○	–	●	○	○	○	–	–	–	–	●	●	–	●	–	●
	195/70 HR 14	–	○	–	●	○	○	○	–	–	–	–	●	–	–	●	–	●
Lancia																		
Beta 1600/1800/2000	175/70 SR 14	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	●	–	–	–	–	–	–
Beta Coupé, HPE	175/70 HR 14	–	–	–	–	–	–	–	–	○	–	–	●	–	–	–	–	●
Gamma	185/70 HR 14	–	○	–	●	○	○	○	–	○	–	–	●	○	–	●	–	●
Montecarlo	185/70 HR 13	–	○	–	●	○	○	○	–	○	–	–	●	○	–	●	–	●

Rekord	175 SR 14	●	–	●	–	●	●	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
	185/70 SR 14	●	–	●	–	●	●	●	–	–	●	●	–	●	●	–	●	–
Commodore/GS/ GS-E	175 HR 14	–	●	–	●	○	○	●	–	–	–	–	●	●	–	●	–	●
	185/70 HR 14	–	●	–	●	○	○	○	–	○	–	–	●	●	–	●	–	●
	195/70 HR 14	–	●	–	●	○	○	●	–	–	–	–	●	●	–	●	–	●
Admiral, Diplomat	195 HR 14	–	●	–	●	○	○	○	–	–	–	–	–	○	–	–	–	●
Peugeot																		
104, 104 C	135 SR 13	●	–	○	–	○	●	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
204, 304	145 SR 14	●	–	–	–	○	●	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
504, 604	175 HR 14	–	●	–	●	○	○	○	–	–	–	–	●	○	–	●	–	●
Porsche																		
924	165 HR 14	–	○	–	●	○	○	○	–	–	–	–	●	○	–	●	–	●
	185/70 HR 14	–	○	–	●	○	○	○	–	○	–	–	●	○	–	●	–	●
911, 911 S	165 HR 15	–	○	–	●	○	–	○	–	–	–	–	●	○	–	●	–	●
	185/70 VR 15	–	–	–	●	–	–	–	–	–	–	–	●	–	–	–	–	●
Carrera	v.185/70 VR 15	–	–	–	●	–	–	–	–	–	–	–	○	–	–	–	–	●
	h.215/60 VR 15	–	–	–	●	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	●
Turbo	v.205/55 VR 16	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	●
	h.225/50 VR 16	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	●
928	225/50 VR 16	–	–	–	○	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	●
Renault																		
R 4, R 5	135 SR 13	●	–	●	–	●	●	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
R 5 LS, R 6, R 12, R 14	145 SR 13	●	–	●	–	●	●	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
R 15, R 17	155 SR 13	●	–	●	–	●	●	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
R 16	155 SR 14	●	–	–	–	○	–	●	●	–	●	●	–	○	●	–	○	–
R 20	165 SR 13	●	–	○	–	○	○	○	○	–	●	●	–	○	●	–	○	–
R 30	175 HR 14	–	○	–	●	○	○	○	–	–	–	–	●	○	–	○	–	●
Saab																		
99	165 SR 15	●	–	○	–	○	○	○	○	–	●	●	–	○	●	–	○	–
EMS	175/70 HR 15	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	●
Toyota																		
Corolla	155 SR 13	●	–	●	–	●	○	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
Celica	165 SR 13	●	–	●	–	●	●	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
Volvo																		
343	155 SR 13	○	–	●	–	●	●	○	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
142, 144, 145	165 SR 15	○	–	●	–	○	○	○	○	–	●	●	–	○	●	–	●	–
242, 244, 264	175 SR 14	●	–	●	–	●	●	●	○	–	●	●	–	○	●	–	●	–
	185/70 HR 14	–	○	–	●	○	○	○	–	○	–	–	●	○	–	●	–	●
VW																		
Polo	135 SR 13	●	–	●	–	●	●	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
Polo S, Derby, Golf	145 SR 13	●	–	●	–	●	●	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
Golf S, Scirocco, Passat	155 SR 13	●	–	●	–	●	●	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–
Golf GTI, Scirocco GTI	175/70 HR 13	–	●	–	●	○	–	○	–	○	–	–	●	○	–	●	–	●
Käfer, 411, 412	155 SR 15	●	–	●	–	●	●	●	●	–	●	●	–	●	●	–	●	–

die neuesten Testergebnisse inzwischen eine beachtliche Qualitätsangleichung zwischen den einzelnen Fabrikaten erkennen.

Dennoch sind aufgrund unterschiedlicher Konstruktions-Auffassungen charakteristische Merkmale nach wie vor zu beobachten. So weisen auf hohe Wirtschaftlichkeit getrimmte Reifen mit harter Laufflächenmischung oder geringem Profil-Negativanteil fast immer eine hohe Verschleißfestigkeit, aber nur mäßige Naßlaufeigenschaften auf. Oder es kann ein „weicher" Reifen mit relativ großem Schräglaufwinkel (Winkeldifferenz zwischen Radeinschlag und tatsächlicher, vom Reifen beschriebener Bahn) auf einem konventionell angetriebenen Auto gerade richtig sein, während er bei einem Frontriebler das Eigenlenkverhalten und das Handling spürbar verschlechtert.

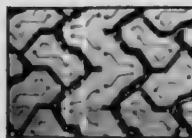
Die auto motor und sport-Kurzbeurteilungen, die auf zahlreichen Meßwerten, Testergebnissen sowie auf Langzeit-Erfahrungen mit



Die Unterschiede zwischen den modernen Gürtelreifen sind so Vergleich erfaßbar sind: Reifenwechsel bei Trockenprüfungen in

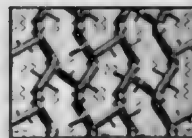
auto motor sport Kurzbeurteilung VR-Reifen über 210 km/h zulässig

Dunlop Sp Sport Super



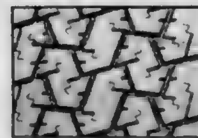
Ausgewogener Hochgeschwindigkeits-Stahlgürtelreifen mit sehr guter Schnellauf- und Strukturfestigkeit. Hohe Lenkpräzision, gute Rutschfestigkeit auf nasser Fahrbahn. Für VR-Reifen überdurchschnittliche Verschleißfestigkeit. Befriedigende Komforteigenschaften. Auch in Serie 60-Bauart lieferbar.

Michelin XWX



Hochgeschwindigkeits-Stahlgürtelreifen mit Einlagen-Karkasse und sehr guter Fertigungspräzision. Sehr hohe Lenkexaktheit. Sehr gute Trocken- und Naßlaufeigenschaften, jedoch ausgeprägte Aquaplaningempfindlichkeit bei abnehmender Profiltiefe. Relativ schnell, aber sehr gleichmäßig erfolgender Verschleiß. Akzeptable Komforteigenschaften.

Michelin XDX



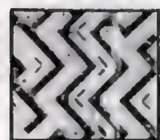
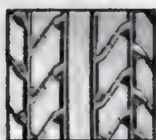
Hochgeschwindigkeits-Stahlgürtelreifen mit Zweilagen-Karkasse. Gute Lenkpräzision und Rundlaufgenauigkeit. Gute Trocken- und Naßlaufeigenschaften, durchschnittliche Aquaplaningempfindlichkeit. Verhältnismäßig günstiger, jedoch ungleichmäßig erfolgender Verschleiß. Weniger komfortabel als XWX, nur bis 235 km/h zulässig.

Reifen von Dauertestwagen beruhen, können reifenbewußten Autofahrern die Reifenwahl erleichtern. Die doppelseitige Tabelle gibt darüber hinaus Auskunft, welcher Stahlgürtelreifen mit den konzeptionsbedingten Eigenschaften des jeweiligen Fahrzeugtyps am besten harmoniert.

Dabei ist zu beachten, daß vorwiegend die Größen 165–13 und 175–14 untersucht wurden. Geringfügige Abweichungen in den Ergebnissen bei anderen Dimensionen können also möglich sein. *H. E.*



gering, daß sie nur im direkten Hockenheim.

Pirelli CN 36 SM	Pirelli P 7
	
Aufwendig gebauter Hochgeschwindigkeitsreifen mit zwei Stahl- und zwei Nylongürteln. Sehr gute Fahreigenschaften bei Trockenheit und Nässe. Nur geringe Aquaplaningempfindlichkeit. Befriedigender Komfort, günstiges Verschleißverhalten. Auch in Serie 60-Bauart lieferbar.	Im Aufbau dem CN 36 SM ähnlicher Hochleistungsreifen, jedoch mit geändertem Profil. Mit 50er und 55er Querschnitt lieferbar. Hohe Kurvenstabilität. Hohe Rutschfestigkeit bei Trockenheit und Nässe, jedoch empfindlicher gegen Aquaplaning. Relativ guter Komfort.

Test | **Yamaha XS 360**

Neue Mitte

Japanisches Viertakt-Modell mit 27 PS-Motor.

Auch wenn es nicht den Anschein hat, daß sich der harte Kern der Motorradfahrer durch die drastisch erhöhten Versicherungsprämien den Spaß an extremer Motorisierung verderben läßt, gewinnen die etwas dezenter angetriebenen Modelle zunehmend an Bedeutung.

Besonders lebhaftes Interesse kommt dabei der 27 PS-Klasse zu, da sie bei noch akzeptabler Belastung (850 Mark/Jahr in der SF-Klasse null) durchaus überzeugende Fahrleistungen zu bieten vermag.

Als repräsentativer Vertreter dieser neuen Mittelklasse kann die Yamaha XS 360 gelten, deren ursprünglich mit 34 PS konzipierte Zweizylinder-Viertakt-Motor speziell für die deutschen Verhältnisse modifiziert wurde. Dabei erfolgte die Leistungsreduzierung um sieben PS keineswegs durch simple Drosselung des Ansaugtrakts, sondern es wurde mit Hilfe einer geänderten Nokkenwelle und einer neuen Vergaserbestückung eine technisch korrekte Lösung realisiert.

Technisch korrekt ist die Lösung deshalb, weil nur auf diese Weise die Möglichkeiten des 358 cm^3 großen Hubraums in bezug auf eine füllige Leistungskurve und einen flachen Drehmomentverlauf optimal genutzt werden konnten.

Die aufwendige Drosselung beschert dem XS 360-Triebwerk zwar eine wenig spektakuläre Literleistung, wohl aber eine Leistungs-Abgabe, die in einem angenehm breiten Drehzahlbereich für willige Gasannahme und kräftigen Durchzug sorgt.

Dieser Eindruck ist bei der XS 360 so ausgeprägt, daß das hervorragend leicht und leise schaltbare Sechsganggetriebe fast schon als überflüssige Dreingabe erscheinen muß. Im Gegensatz zur zwangsläufig „spitzeren" Leistungs-Charakteristik des 34 PS-Motors, für den naturgemäß die Getriebeauslegung optimiert wurde, ist die



Fotos: Seufert

Bequeme Sitzposition, gekonntes Styling und mühelose Handhabung zählen zu den Vorzügen der XS 360

Änderungen in Konstruktion und Ausstattung vorbehalten.



Renault 5 Alpine, 93 PS, 5-Gang-Getriebe.

Die frechsten dreieinhalb Meter der Welt



Wo andere den Gasfuß ganz durchgetreten haben, schalten Sie locker in den Fünften und ziehen mit 173 km/h Spitze vorbei. Denn der Renault 5 Alpine ist ein Auto mit Saft und Kraft. 93 Pferde katapultieren Sie in 10,4 s von 0 auf 100. Ohne deshalb nun großen Durst zu entwickeln.

Vor lauter Temperament haben wir die Sicherheit natürlich nicht vergessen. Das fängt mit der aufwendigen Zweikreis-Servo-Bremsanlage mit Blockierverhinderungssystem an und hört mit dem integrierten Überrollschutz auf. Superbreite Reifen auf extra breiten Felgen garantieren zusätzliche Spurfestigkeit. Die wuchtigen Schutzschilde nehmen bis 7 km/h einen Aufprall nicht übel (wie die dicken US-Stoßstangen). Zusätzliche Halogen-Nebelscheinwerfer, überbreite Automatikgurte und schalenförmige Sitze mit integrierten Kopfstützen runden die sportliche Zusatzausstattung ab. Fazit: Die frechsten dreieinhalb Meter der Welt sollten Sie probefahren. Übrigens, den frechen Renault 5 gibt's auch anders:

RENAULT

Autotechnik für den Menschen.

Natürlich 1 Jahr Garantie ohne km-Grenze.

Problemlose Finanzierung: Renault Credit Bank.

27 PS-Maschine so elastisch, daß auch die größeren Sprünge eines Fünfganggetriebes stets einen sauberen Anschluß an den nächst höheren Gang ermöglichen würden. Dennoch sind natürlich auch hier die sechs Gänge immer dann von Nutzen, wenn es etwa an langen Steigungen beim Fahren mit Sozius auf eine besonders präzise Anpassung an den Geländeverlauf ankommt.

Daß die 27 Yamaha-Pferde gut im Futter stehen, beweisen auch die von auto motor und sport ermittelten Meßwerte: 141,7 km/h als Höchstgeschwindigkeit und eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 10,3 Sekunden (bei Besetzung mit einem 75 kg-Fahrer) sind Kennziffern, die speziell auf Landstraßen nur selten ein Gefühl von Leistungsmangel aufkommen lassen.

Hier ist die Yamaha ohnehin in ihrem Element, denn bei sehr guter Handlichkeit und Spurtreue des Fahrwerks zeigt sich die Schluckfähigkeit der Federung selbst groben Unebenheiten gewachsen — ein Vorzug, der nicht allen japanischen Motorrädern bescheinigt werden kann.

Unterstrichen wird dieser vorteilhafte Eindruck von den hydraulisch betätigten, gut dosierbaren und sehr wirkungsvollen Scheibenbremsen sowie von der auch auf langen Strecken bequemen Sitzposition.

Ästheten kommen bei der zierlich wirkenden XS 360 ebenfalls auf ihre Kosten: Bei einem von klaren, ruhigen Linien geprägten Styling setzen die Leichtmetall-Gußräder, die übersichtlichen Instrumente und der kleine Tank besondere Akzente.

So gut der kleine Tank allerdings ins Bild paßt, so knapp erweist sich in der Praxis sein Inhalt. Bei einem durchschnittlichen Verbrauch von 5,3 L/100 km, wie er für die Testmaschine registriert wurde, ergibt sich ein unzulänglich kleiner Aktionsradius. Zügige Durchschnittsgeschwindigkeiten werden durch allzu häufige Tankpausen auf diese Weise wieder gebremst.

Neben diesem Mangel war an der Testmaschine lediglich noch ein nicht zuverlässiges Schließen der Drosselklappen beim Gaswegnehmen zu verzeichnen. Abhilfe könnte hier eine etwas härtere Rückzugfeder oder — noch besser — ein doppelter Gaszug schaffen.

Daß diese Kritikpunkte den insgesamt erfreulichen Gesamteindruck, den die XS 360 im Testbetrieb machte, nicht ernsthaft trüben können, hat freilich noch einen sehr realistischen Grund. Gemeint ist der Anschaffungspreis von knapp 4000 Mark, der für ein so liebevoll und sauber ausgearbeitetes Mittelklasse-Motorrad als ausgesprochen günstig gelten kann. *Helmut Eicker*



Der kompakte Zweizylinder zeichnet sich durch eine solide Leistungs-Charakteristik und vibrationsarmen Lauf aus. Leichtmetall-Gußräder und Scheibenbremsen an beiden Rädern kennzeichnen das fortschrittliche Fahrwerk der neuen Yamaha.



Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Luftgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor, obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Kette, Bohrung x Hub 66,0 x 52,4 mm, Hubraum 358 cm³, über Kipphebel betätigte hängende Ventile, Verdichtungsverhältnis 8,7 : 1, Leistung 19,9 kW (27 PS) bei 8000/min, spezifische Leistung 56,3 kW/L (76,5 PS/L), maximales Drehmoment 26,2 Nm (2,7 mkg) bei 6800/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (8000/min) 14,0 m/s, dreifach gelagerte Kurbelwelle, Druckumlaufschmierung, Ölinhalt Motor 2,3 L, zwei Mikuni Gleichdruckvergaser BS 34, Batteriezündung, Elektrostarter.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Primärkraftübertragung über Zahnräder (3,25 : 1), Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Sechsganggetriebe, I. 2,5, II. 1,77, III. 1,38, IV. 1,12, V. 0,96, VI. 0,86, Sekundärantrieb über Einfach-Rollenkette (2,44 : 1).

FAHRWERK

Doppelrohrrahmen, ölgedämpfte Teleskopgabel vorn, Schwinge mit fünffach verstellbaren Federbeinen hinten, Scheibenbremsen mit 267 mm Durchmesser vorn und hinten, Reifen vorn 3.00 S 18, hinten 3.50 S 18.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 1340 mm, Außenmaße 2020 x 730 x 1070 mm, Leergewicht 178 kg, Tankinhalt 11 Liter.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 141,7 km/h

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten

0— 40 km/h . . .	2,2 s
0— 60 km/h . . .	4,2 s
0— 80 km/h . . .	6,7 s
0—100 km/h . . .	10,3 s
0—120 km/h . . .	15,9 s

VERBRAUCH

Normalbenzin

Testverbrauch 5,3 L/100 km

RICHTPREIS

Yamaha XS 360	DM 3952,—
Nebenkosten	DM 135,—

Importeur: Mitsui Maschinen GmbH, Grünstraße 44, 4005 Meerbusch.



Der neue Jahrgang

Neue Automodelle für 1977 und 1978.

Dichtgeballte Menschentrauben umlagern auf Hochglanz polierte Ausstellungsstücke, stickige Luft macht den Atemwegen zu schaffen, und wer Glück hat, kann auch einmal einen Blick auf ein Stückchen lackiertes Blech werfen. Das ist der Alltag der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt (IAA), die vom 15. bis 25. September dieses Jahres zum 47. Mal veranstaltet wird.

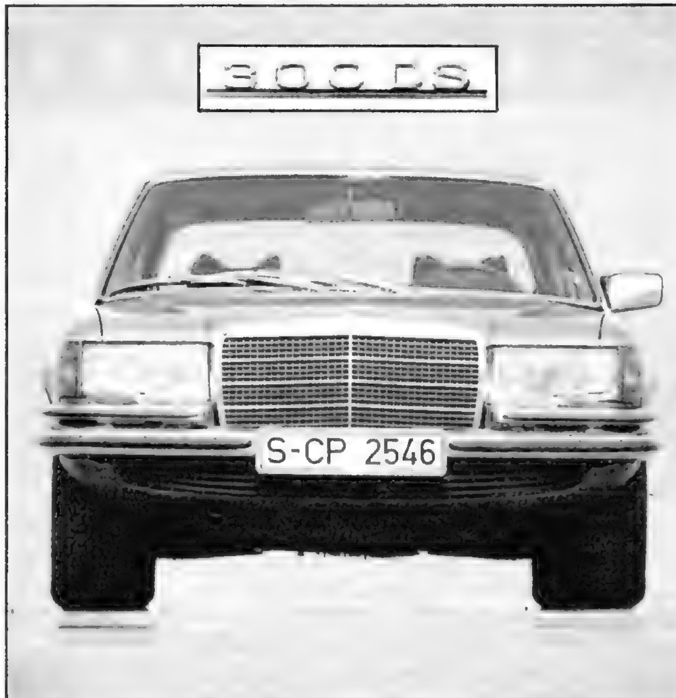
Doch wer die Mühsal eines IAA-Besuchs nicht scheut, wird zumindest von der diesjährigen Ausstellung nicht enttäuscht sein, denn eine ganze Reihe von Automobilherstellern aus dem In- und Ausland wird die Frankfurter Auto-Show dazu benutzen, bisher noch geheime Neuheiten zu präsentieren.



Neu zur IAA: Mercedes-Kombi auf der Basis der kleinen Modelle



Kommt erst 1978: vierradgetriebener Mercedes-Geländewagen



115 PS: S-Klasse-Diesel mit Dreiliter-Fünfzylindermotor

Ein neuer „Großer Mercedes“

Für eine besondere Überraschung wird dabei Daimler-Benz sorgen: Für die IAA steht der Nachfolger des seit 14 Jahren unverändert gebauten Mercedes 600 bereit.

Entgegen bereits in der Presse veröffentlichten Spekulationen unterscheidet sich das neue Mercedes-Flaggschiff nicht gänzlich vom bisherigen Modell. Der 7,5 Liter große Zwölfzylinder-Motor, von dem teilweise die Rede war, wird unter der Haube des neuen 600 mit Sicherheit nicht zu finden sein – als Antriebsquelle dient ihm vielmehr der 286 PS starke 6,9 Liter-V8, der auch dem 450 SEL 6.9 zu bemerkenswerten Fahrleistungen verhilft. Ein Zwölfzylinder, so ein Daimler-Benz-Techniker, wäre auf der Basis des vorhandenen V8 zwar in relativ kurzer Zeit zu realisieren, doch spricht eigentlich nichts für den höheren technischen Aufwand: Ein V8 mit einem Zylinderwinkel von 90 Grad, wie ihn Daimler-Benz baut, hat schwingungstechnisch gegenüber einem Zwölfkolbenaggregat kaum Nachteile, doch sind die Herstellungskosten naturgemäß erheblich niedriger.

Auch die Karosserie des 600, deren nicht ganz glückliche Proportionen viel zum relativ bescheidenen Verkaufserfolg der Staatskarosse beigetragen haben, erhält keine grundsätzlich neue Form. Sie wird lediglich an Front und Heck stilistisch modifiziert, um für ein der S-Klasse ähnliches Erscheinungsbild zu sorgen. Die Luftfederung, die den 600 als einziges derzeitiges Mercedes-Modell auszeichnet, wird beim Neuen nicht mehr verwendet. Er bekommt, wie der 6.9, eine Hydropneumatik, die geringere Wartungsansprüche als das bisherige Federungssystem stellt.

Neue Mercedes-Motoren aus Aluminium

Neben dem anspruchsvollen Repräsentationsvehikel wird Daimler-Benz noch eine weitere Neuheit in Frankfurt präsentieren, die auch für kleinere Geldbeutel zugeschnitten ist. Der erste Mercedes-Kombi, der auf der Baureihe 200 bis 280 E basiert, feiert im Herbst Premiere. Das ladefreundliche Auto, dem die Untertürkheimer nach Kräften zum Image eines

Mit drei verschiedenen Motoren lieferbar: neue BMW-Sechszylinder der 7er-Reihe.

vielseitig verwendbaren Transportmittels verhelfen wollen, kann mit allen Motoren geliefert werden, die auch für die kleinen Limousinen zur Verfügung stehen.

Das Leistungsangebot reicht also vom nur 55 PS starken Zweiliter-Diesel bis zum 2,8 Liter großen Einspritz-Sechszylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen, der in seiner gegenwärtigen Form 177 PS leistet. Nach den Mercedes-Werksferien im Sommer wird das Einspritztriebwerk, dessen Leistung erst im letzten Jahr um sieben PS reduziert wurde, allerdings wieder über kräftigere Muskeln verfügen.

Daimler-Benz plant eine Leistungssteigerung auf 190 PS, die dem teuersten Mercedes-Kombi zu wahrhaft sportwagenmäßigen Fahrleistungen verhelfen dürften. Mit der gleichen Leistung werden dann auch der 280 SE, 280 E und das neue kleine Coupé aufwarten können.

Dennoch wird es auf die Dauer nicht bei diesem Motor bleiben. Denn gerade auf dem Triebwerks-Sektor hinkt Daimler-Benz zweifellos hinter der moderneren Konkurrenz von BMW her – Grund genug, die durchweg betagten Konstruktionen durch neue zu ersetzen. In der Entwicklung befindet sich neben neuen Vierzylinder-Reihenmotoren ein konstruktiv völlig von den bisherigen Aggregaten abweichender Sechszylinder, dessen sechs Töpfe in V-Form angeordnet sind und bei dem Zylinder-

block und Zylinderköpfe aus Aluminium bestehen.

Ohnehin wird Daimler-Benz in Zukunft beim Motorenbau auf dieses leichtgewichtige Metall setzen: Ein neuer V8 aus Aluminium wird ebenfalls vorbereitet.

In diesem Jahr freilich ist mit der neuen Motoren-Generation ebensowenig zu rechnen wie mit dem Mercedes-Geländewagen, mit dem sich Daimler-Benz ein kräftiges Stück aus dem wachsenden Markt der vierradgetriebenen Autos herausschneiden will.

Der beachtliche Verkaufserfolg des britischen Range Rover, auf den Kunden über ein Jahr warten müssen, hat eindeutig bewiesen, daß für geländegängige Autos, die auch für die Verwendung im normalen Straßenverkehr genügend Federungs- und Ausstattungskomfort bieten, sehr gute Absatzmöglichkeiten bestehen – vor allem bei den Öl-Scheichs im Nahen Osten, die offensichtlich nicht genug motorisiertes Inventar anschaffen können.

Auf den Mercedes-Geländewagen, der in Zusammenarbeit mit der österreichischen Firma Steyr-Daimler-Puch entwickelt wird und für den derzeit ein neues Werk bei Graz entsteht, werden sie allerdings noch eine ganze Weile warten müssen.

Der Range Rover-Konkurrent kommt nämlich sicher nicht vor Mitte 1978. Um die unterschiedlichen Leistungsansprüche der Kundschaft individuell befriedigen zu können, soll das Geländeauto mit Vier- und Sechszy-

---

linder-Motoren mit Leistungen zwischen 65 und 120 PS angeboten werden.

Ein Turbo-Diesel für die S-Klasse

Ebenfalls nicht vor 1978 ist der mit einem Turbolader versehene Fünfzylinder-Dieselmotor mit drei Liter Hubraum zu erwarten. Dieses für die S-Klasse bestimmte Triebwerk wird 115 PS leisten und damit den Mercedes 300 DS so schnell machen, daß vor allem die Käufer in den geschwindigkeitsbeschränkten USA, für die der Nobel-Diesel in erster Linie bestimmt ist, keinen Mangel an Temperament beklagen werden müssen.

Über 200 km/h schnell: Audi 100 turbo

Einen Fünfzylinder, dem ein Abgasturbolader zusätzliche Pferdestärken einhaucht, plant auch Audi NSU. Für den Audi 100, dessen Fünfzylinder-Saugmotor 136 PS entwickelt, wird eine Turbo-Version dieses Triebwerks vorbereitet. Der 2,2 Liter-Motor wird es auf rund 160 PS bringen und den mit einem günstigen C_w-Wert (Luftwiderstandsbeiwert) gesegneten Audi über 200 km/h schnell machen. Ein 1,6 Liter mit Turbolader und 130 PS ist bei Audi ebenfalls serienreif – zugunsten der Entwicklung des größeren Fünfzylinders wurde dieses Projekt jedoch gestoppt.

Im Gegensatz zum für 1978 erwarteten Turbo-Audi ist mit weiteren Audi-Neuerungen schon in den nächsten Monaten zu rechnen. Nach den Werksferien wird der Audi 50 in modifizierter Form von den Fließbändern rollen. Der kleinste Audi bekommt, um ihn optisch deutlicher vom VW-Schwestermodell Polo abzuheben, ein geändertes Kühlergesicht mit Rechteckscheinwerfern.

Außerdem soll ein stärkerer Audi-Mini leistungsbewußte Kunden zufriedenstellen: Unter der Bezeichnung Audi 50 TT läuft ein überdurchschnittlich lebendiger Kleinwagen im Versuch, dessen 1,3 Liter-Motor 75 PS leistet und eine Höchstgeschwindigkeit von 165 km/h ermöglicht. Einen 1300 cm³-Vierzylinder erhält gleichfalls der Audi 50 GL, doch wird dessen Triebwerk nicht mehr leisten als das bisherige 1,1 Liter-Aggregat, nämlich 60 PS.



Mit Einspritzung 142 PS: BMW 323 i


Über 200 km/h schnell: BMW 528 i

Die Premiere des Schrägheck-Audi 100, der auf den Namen Avant hört, wird sich noch etwas verzögern. Der mit großer Heckklappe und variablem Kofferraum ausgerüstete Avant, dessen Heckpartie unverkennbar dem VW Passat ähnelt, sollte bereits im Frühjahr auf den Markt kommen, wird aber nach neuesten Informationen erst Ende Juni präsentiert werden.

BMW bringt kleine Sechszylinder

BMW zeigt sich in diesem Jahr besonders aktiv. Schon im nächsten Heft wird auto motor und sport in einem ausführlichen Fahrbericht die neuen großen Limousinen vorstellen, deren Linienführung stark an die Coupés 630 CS und 633 CSi erinnert. Die neue 7er-Reihe umfaßt drei verschiedene Modelle: Den 728 mit 170 PS starkem 2,8 Liter-Triebwerk, den 730 mit drei Litern Hubraum und 184 PS sowie den 733 i, dessen 3,3 Liter-Sechszylinder 197 PS leistet.

Die großen Sechszylinder-Limousinen werden freilich nicht die einzigen BMW-Neuerungen in diesem Jahr bleiben. Im Herbst kommt der langerwartete Spitzentyp der Fünfer-Reihe, der 528 i, dessen Premiere ursprünglich schon für den Genfer Salon vorgesehen war. Sein mit Benzineinspritzung ausgerüsteter 2,8 Liter leistet knapp 180 PS – genug, um der Limousine zu einer Höchstgeschwindigkeit von deutlich über 200 km/h zu verhelfen.

Ein noch stärkerer 2,8 Liter befindet sich ebenfalls in der Entwicklung. Dieses Triebwerk erhält einen Abgasturbolader und wird etwa 250 PS leisten.

Eine Ergänzung nach oben und nach unten erfährt weiterhin die Dreier-Reihe. An die Stelle des alten BMW 1502, der bekanntlich noch

323

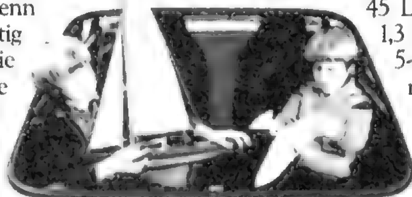
ME-L 323

Mazda 323, 1,3 Ltr., 60 DIN-PS, 3-türig, de Luxe, 5-Gang, DM 9.490,– (unverbindliche Preisempfehlung)

Der neue Mazda 323. Kommt, packt!

Wer verreist, muß packen. Und Gepäck braucht Platz. Oft eine ganze Menge. Kein Problem für den Mazda 323. Bei seinem großen Innen- und Gepäckraum kommen weder Passagiere noch Gepäck zu kurz.

Die Rücksitzlehnen lassen sich bei der de Luxe-Version auch einzeln herunterklappen, wenn zusätzlicher Gepäckraum nötig ist. Dann können Sie durch die riesige Hecktür Gepäckstücke bis zur Größe eines mittleren Schiffskoffers bequem verstauen. Dank seiner soliden Fahrwerkskonstruktion schluckt der Mazda 323 eine Menge Zuladung, ohne zu ächzen oder an Fahrkomfort einzubüßen.



Ansonsten schluckt er wenig, und auch nur Normalbenzin. Den Mazda 323 gibt es in folgenden Modell-Varianten: 1,0 Ltr., 45 DIN-PS, 3- oder 5-türig. 1,3 Ltr., 60 DIN-PS, 3- oder 5-türig (3-türig serienmäßig mit 5-Gang-Getriebe und 5-türig auch mit Automatik). Kein Wunder also, daß der Mazda 323 nicht nur ein Reisegefährte ist, der die Reisekasse schont. Sondern auch ein Wagen, der Spaß macht, weil man mit ihm Kosten spart, ohne daß er an Leistung spart. Sie sollten ihn bald probefahren. Denn er ist eine Neuigkeit, die auch Sie packt.

Mazda 323. Die neue Größe unter den Kompakten.

Mazda Motors (Deutschland) GmbH · Neustraße 41–47 · 4010 Hilden

mazda

Eine der großen Automobilmarken der Welt.

Nizo. Einfach.

Falls Sie Ton-Filmen für zu kompliziert halten: Mit der Nizo 2056 sound ist es nicht komplizierter als Filmen ohne Ton. Denn die Nizo 2056 sound nimmt Bild und Ton gleichzeitig auf. – Auf einem Film!
Falls Sie nun aber denken, eine so raffinierte Kamera sei für Sie zu schwierig zu bedienen, dann wird Sie beruhigen, was eine neutrale Fachzeitschrift dazu meint: „Man gewöhnt sich schnell an die richtige Handhabung. Eine große Hilfe ist dabei die Rotpunkt-Markierung der einzelnen Skalen. Stehen alle Schalter auf dem roten Punkt, kann gefilmt werden. Gerade für den Anfänger wird das im manchmal hektischen Geschehen eine willkommene Hilfe sein."
(film + ton 12/76)

Nizo 2056 sound



BRAUN

Fantastisch.

Mit der Automatik zu arbeiten, ist aber nur eine Seite der Nizo 2056 sound. Die andere Seite lernen Sie kennen, wenn Sie alle Möglichkeiten der Kamera nutzen, um Ihre Filme richtig zu inszenieren. Und da bietet Ihnen die Nizo 2056 sound viele technische Raffinessen, die Sie in dieser Form bei keiner anderen Kamera finden.

Belichtungssteuerung
Die Belichtungs-Automatik läßt sich zur Handeinstellung für besondere Effekte abstellen oder auch individuell justieren. Außerdem können Sie die Belichtung für Gegenlicht-Aufnahmen korrigieren oder auch Ton und Bild automatisch auf- und abblenden.

Nizo 2056 sound

9 Gänge
6 Laufgeschwindigkeiten ermöglichen filmische Effekte von der Zeitraffung bis zur Zeitlupe und die Wiedergabe über Fernseh-Abtastgeräte – die 3 extremen Zeitraffergänge raffinierte Titel und Tricks.

Tonausstattungspaket
Der Tonanschluß ist ausgestattet für Kugel-, Nieren- oder Richtmikrofon. Und auch für 2 Mikrofone oder Phono-Zuspielung. Außerdem kann die Kamera mit dem Mikrofon ferngestartet werden. Tonschnittschalter und Tonpausenschalter vervollständigen die ungewöhnliche Ausstattung.

Objektiv
Extrem lichtstark (1:1,4!), das Hochleistungs-Makro-Objektiv von Schneider. Sein 8facher Zoombereich ermöglicht effektvolle Fahraufnahmen und garantiert den jeweils optimalen Bildausschnitt.

Kameraführung
Perfekte Kameraführung durch die optimale „Dreipunktauflage“: schräggestellter Handgriff, Okular und eingebautes Schulterstativ.

Tonaussteuerung
Vorwählbare dreistufige Tonaussteuerung: für Tonaufnahmen im Freien, in geschlossenen Räumen und für Sprache vor einer kräftigen Geräuschkulisse. Und selbstverständlich können Sie den Ton auch manuell aussteuern.

Nizo von Braun.
Filmen und inszenieren.

Bitte schicken Sie mir kostenlos alles Wissenswerte über die Kameras, mit denen man filmen und inszenieren kann.
Deutschland: Braun AG, Abt. F-MS 7/18, Postfach 190265, 6 Frankfurt 19.
Österreich: Braun Electric Austria, Römergasse 39, A-1160 Wien.
Schweiz: Perrot AG, Neuengasse 5, CH-2501 Biel 1

über die alte Zweitürer-Karosserie verfügt, tritt demnächst der neue BMW 315 – etwas magerer ausgestattet als die übrigen Dreier-Typen und mit einem 75 PS starken 1,6 Liter-Vierzylinder versehen. Daneben wird es den 320 im Herbst auch mit Sechszylinder-Motor geben.

BMW hat für dieses Modell ein völlig neues Triebwerk entwickelt, das fünf Zentimeter kürzer ist als die alten Sechszylinder und das als Ausgangsbasis für einen später geplanten Zwölfzylinder dient.

Vom neuen Sechszylinder wird es zwei verschiedene Versionen geben: Einen Zweiliter mit Vergaser, der es auf 122 PS (90 kW) bringt, sowie einen 2,3 Liter mit Bosch-K-Jetronic-Einspritzung, dessen Leistung bei 143 PS (105 kW) liegt und der das Spitzenmodell der Dreier-Reihe, den 323 i, gut 195 km/h schnell machen wird.

Die Sechszylinder-Varianten der kleinen BMW werden sich auch äußerlich von ihren billigeren Brüdern unterscheiden. Die Heckpartie, die trotz der Aufwertung durch einen mattschwarzen Kunststoff-Streifen nicht besonders geglückt erscneint, soll stilistisch modifiziert werden.

Zudem sind auch bei BMW Diesel-Zeiten nicht mehr fern. Auf der Basis des neuen 2,3 Liters entsteht ein Selbstzünder mit Turbolader, dessen Leistungsangebot recht gut ins BMW-Programm passen wird: Es darf mit rund 100 PS gerechnet werden.

Eine weitere BMW-Neuheit schließlich kommt nicht aus München, sondern aus Stuttgart. Die schwäbische Karosserie-Fabrik Baur, die schon Cabriolets auf der Basis des 2002 fertigte, gibt derzeit einem offenen BMW 320 den letzten Schliff. Ein echtes Cabrio wird dieses Sondermodell freilich nicht sein. Ebenso wie sein Vorgänger erhält es den heute üblichen, wenn auch von vielen Frischluft-Freunden nicht besonders geschätzten Überrollbügel.



Löst 1978 den Admiral ab: neuer Opel Commodore



Ungewisse Zukunft: Opel-Mini mit Frontantrieb

Neue Mittelklasse von Ford und Opel

Daß Ford einen neuen Granada und Opel einen neuen Rekord auf den Markt bringt, ist heute kein Geheimnis mehr. Beide Modelle werden exakt zum gleichen Zeitpunkt, nämlich Anfang September, der Öffentlichkeit präsentiert werden.

Der neue Granada wird sich durch eine streng sachliche, gradlinige Karosserieform auszeichnen, die in ihrer Schlichtheit etwas an den Peugeot 604 erinnert. Technisch ändert sich nichts Grundlegendes, doch erfahren immerhin die betagten V6-Motoren eine Überarbeitung: Neue Zylinderköpfe werden für etwas mehr Leistung und vor allem für einen noch kultivierteren Lauf sorgen.

Der von Ford-England stammende Dreiliter-V6 mit Heron-Zylinderköpfen (Brennräume im Kolbenboden) soll im neuen Granada nicht mehr angeboten werden. Weil dieses Triebwerk in puncto Zuverlässigkeit nie das hohe Niveau der übrigen Ford-Sechszylinder erreichen konnte, wollen es



Kommt Anfang September: neuer Opel Rekord

Von Fulda: der Langzeitreifen

4 Gründe, weshalb der Fulda Rasant ein Langzeitreifen ist...

1. Langzeit-Polyester-Karkasse
Auf unebener Straße zeigt die geschmeidige Langzeit-Polyester-Karkasse, was sie kann. Sie bleibt elastisch und stoßschluckend bis zuletzt und bürgt für hohen Fahrkomfort.

2. Langzeit-Stahlgürtel
Der Langzeit-Stahlgürtel sorgt für geringen Verschleiß und niedrigeren Verbrauch. Folge: Längere Lebensdauer und Kraftstoffersparnis.

3. Langzeit-Profil
Das computer-entwickelte Langzeit-Profil gibt Ihnen auch bei plötzlichem Gewitterregen und nasser Fahrbahn höchstmögliche Sicherheit.

4. Langzeit-Gummimischung
Die Langzeit-Gummimischung garantiert auch bei plötzlichen Hindernissen optimale Straßenhaftung und somit kürzeste Bremswege. Sie garantiert Langzeit-Sicherheit.





Fulda Rasant
Stahlgürtelreifen

Neue Autos

die Kölner zugunsten des neuen 2,8 Liter-Motors mit Benzineinspritzung und einer Leistung von 150 PS aus dem Programm streichen.

Opels neuer Rekord bleibt, was die Technik angeht, ebenfalls grundsätzlich unverändert, doch bekommt er eine ganz neue Karosserie mit ungewöhnlich großen Fensterflächen und reichlicherem Platzangebot als bisher. Besonderes Kennzeichen der neuen Form: die schräg vorspringende, abgerundete Frontpartie, die bessere aerodynamische Qualitäten als die alte Ausführung aufweist.

Der neue Commodore kommt erst 1978

Bisher war es bei Opel üblich, die Sechszylinder-Ausführung des Rekord, den Commodore, nahezu zum gleichen Zeitpunkt wie den Rekord selbst zu präsentieren. Bei der neuen Modellreihe wird das anders sein, denn der Commodore soll sich stärker als bisher vom billigeren Rekord unterscheiden.

Vor allem wird für mehr Federungskomfort gesorgt



65 PS und 155 km/h Höchstgeschwindigkeit: Fiesta 1.3

sein. Der Commodore erhält nämlich keine hintere Starrachse wie der Rekord, sondern eine aufwendigere Schräglenker-Aufhängung. Stärkste Antriebsquelle des neuen Commodore, der sich vom Rekord äußerlich durch ein zusätzliches hinteres Seitenfenster unterscheidet,wird ein neuer Dreiliter-Sechszylinder mit Benzineinspritzung und einer Leistung von rund 180 PS sein. Daneben werden die bekannten Reihensechszylinder mit 2,5 und 2,8 Liter Hubraum in verschiedenen Leistungsstärken angeboten werden.

Die technischen Unterschiede zum Rekord und das spätere Erscheinungsdatum – der Commodore kommt im Frühjahr 1978 – haben einen einleuchtenden Grund.

Denn General Motors plante ursprünglich eine Neuauflage der Modelle Admiral und Diplomat, deren Karosserien vom amerikanischen Che-

vrolet Nova des Modelljahrgangs 1979 übernommen werden sollten.

Dieses Programm hat General Motors jedoch inzwischen gestoppt – die neuen Großen haben keine Chance, jemals gebaut zu werden. Ihre Rolle übernimmt vielmehr der neue Commodore, der damit zum Opel-Spitzenmodell avanciert. Die Produktion von Admiral und Diplomat, die auf dem deutschen Markt immer ziemlich glücklos operierten, wird im nächsten Frühjahr eingestellt.

Noch ist nicht geklärt, ob und wann der neue Opel-Mini mit schrägem Heck, großer Hecktür und Frontantrieb erscheinen wird. Der propere Kleinwagen, dessen Frontpartie Stilelemente vom American Motors Pacer aufweist, kommt sicherlich nicht mehr in diesem Jahr – und vielleicht noch nicht einmal 1978.

Dafür hat jedoch Ford für 1977 noch eine Neuheit in der Hinterhand.

Der Fiesta, der mit den stärksten Ausführungen seiner Hauptkonkurrenten VW Polo und Audi 50 nicht ganz Schritt halten kann, erhält wahlweise einen 1,3 Liter-Motor mit 65 PS. Höchstgeschwindigkeit:155 km/h.



220 km/h schnell: Porsche 924 mit Turbolader

Porsche: Super-turbo mit 300 PS

Bei Porsche steht für den Herbst eine Neuordnung des Modellprogramms ins Haus. Denn nach der Einführung des neuen Achtzylinder-928 ergab sich naturgemäß eine etwas unglückliche Konstellation: Der Neue ist zwar erheblich teurer als der Dreiliter-Carrera, ohne ihn jedoch in den Fahrleistungen erreichen zu können.

Die Folge: Der Carrera wird aus dem Programm gestrichen; an seine Stelle tritt ein 911 mit aufgewerteter Ausstattung und Dreiliter-Motor, der etwa 180 PS leistet. Spitzenmodell bleibt nach wie vor der turbo, der im Herbst noch stärker und schneller werden wird. Der Hubraum seines Sechszylinder-Boxers wird von drei auf 3,3 Liter vergrößert, die Leistung steigt auf rund 300 PS, die Höchstgeschwindig-



UHER SG 630 LOGIC
Die neue 4-Motoren-HiFi-Stereo-Tonbandmaschine (DIN 45 500), an der Sie den heutigen Stand der Tonbandtechnik messen können.
Erstes Tonbandgerät mit dem UHER-System Ω-Drive und wegloser Bandzugregelung.
Cueing-Einrichtung. 27 cm Bandspule.

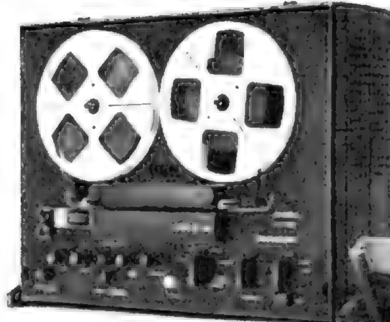
UHER CG 300
Neues HiFi-Stereo-Cassetten-Tonbandgerät (DIN 45 500) mit hervorragenden technischen Daten und Ausstattungsmerkmalen. Dolby-Rauschunterdrückung. Optische Bandlaufkontrolle. Konsequenter HiFi-Baustein zum günstigen Preis

Spulen-Tonbandgerät oder Cassetten-Tonbandgerät – was ist heute besser?

Die Frage nach dem besseren Tonbandgerät läßt sich heute nicht mehr generell beantworten – die modernen Cassettengeräte (DIN 45 500) haben den Vorsprung der Spulenmaschinen verringern können.

Diese Frage läßt sich vielmehr nur individuell stellen: Welches Gerät ist das bessere für Sie? Beide Systeme haben Vorteile, aber beide auch Nachteile.

Wie Sie sich aber auch entscheiden, investieren Sie immer in ein gutes Gerät! In ein hochwertiges HiFi-Stereo-Spulen- oder Cassettengerät, wie es Ihnen z.B. der Spezialist UHER bietet.



UHER SG 560 Royal
HiFi-Stereo-Tonbandmaschine der Spitzenklasse – mit den besten Gleichlaufwerten aller Spulengeräte seiner Klasse Trickmoglichkeiten: Multiplay, Synchroplay, Hall, Echo.

UHER Report-Serie
Die weltberühmten transportablen Bandgeräte gibt es in HiFi-Mono- und HiFi-Stereo-Ausführung.

Das Spulen-Tonbandgerät. Man kann den Vorteil immer noch hören.

Pro: Durch die höheren Bandgeschwindigkeiten und das breitere Bandmaterial hat das Spulengerät immer noch Vorteile bei der Aufnahme- und Wiedergabe-Qualität. Aktuellster Beweis: Das neue UHER SG 630 LOGIC.

Außerdem können Sie nur beim Spulengerät die Trickmöglichkeiten wie Hall/Echo, Multiplay/Synchroplay, Vorband/Hinterband (z.B. UHER SG 560 Royal) optimal nutzen.

Dazu kommt die längere Spieldauer durch große Spulen und das Wählen verschiedener Bandgeschwindigkeiten. Was die Film- und Fotofreunde betrifft:

Das Schneiden ist einfach, es lassen sich sogar Markierungen am Band anbringen.

Contra: Das Bandeinlegen wird oftmals umständlicher empfunden, als das Einschieben der Cassette. Das Auffinden bestimmter Bandstellen nimmt aufgrund des größeren Volumens mehr Zeit in Anspruch; das Angebot an bespielten Bändern ist praktisch bedeutungslos.

Fazit: Wer sich nur mit allerbester HiFi-Stereo-Qualität zufrieden gibt und dabei mit seinem Gerät aktiv arbeiten möchte (die ideale Hobby-Maschine), der sollte sich für ein hochwertiges Spulentonbandgerät entscheiden.

UHER CR 210 stereo
Kleinstes transportables HiFi-Stereo-Cassettengerät (DIN 45 500) der Welt mit optoelektronischer Laufwerksteuerung und Auto-Reverse-Betrieb. Accessoire-Buchse für Schmalfilm-Vertoner. Ideal unterwegs, perfekt als HiFi-Baustein.

Das Cassetten-Tonbandgerät. Karriere durch Problemlosigkeit.

Pro: Man legt die Cassette einfach ein, man hat nur eine Bandlaufgeschwindigkeit, man findet in kürzester Zeit jede Stelle auf dem Band. Außerdem gibt es heute ein breites Angebot an bespielten Cassetten.

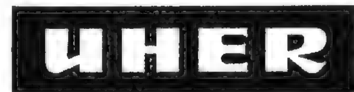
Contra: Es gibt nur eine Bandgeschwindigkeit (4,75 cm/sec.), sowie die geringe Breite des Bandes und seiner Aufzeichnungsspuren, was sich vor allem in den unteren und mittleren Preisklassen auf die Aufnahme- und Wiedergabe-Qualität auswirken kann. Die amateurmäßige Bandbearbeitung, wie Herausschneiden oder Zusammenschneiden ist schwierig. Gegenüber Spulengeräten kürzere Spieldauer.

Fazit: Wem die einfache und bequeme Handhabung der Cassette wichtiger ist, als hobbymäßiges Arbeiten bei der Tonaufzeichnung, der ist mit einem hochwertigen HiFi-Stereo-Cassetten-Tonbandgerät sehr gut bedient. Nirgendwo findet er außerdem ein so breites Repertoire an bespieltem Bandmaterial.

UHER. Spezialist für beides.

Wir sind Spezialhersteller für Spulen- und Cassetten-Tonbandgeräte. Deshalb brauchen wir Ihnen in keinem der beiden Bereiche irgendein Gerät »verkaufen«. Sondern können Ihnen immer das für Sie Beste anbieten. Ein hochwertiges HiFi-Stereo-Tonbandgerät, richtungsweisend in der Technik, perfekt in der Verarbeitung, funktionell schön im Design und günstig im Preis/Leistungsverhältnis.

Falls Sie sich detailliert informieren möchten, sprechen Sie mit Ihrem UHER-Fachhändler. Oder schreiben Sie uns bitte.



Uns kann keiner etwas vormachen. Geschweige denn nachmachen.

Mehr-Information

☐ Schicken Sie mir kostenlos und unverbindlich Informationen über das UHER HiFi-Programm '77.

Name.

Straße:

PLZ/Ort:

(Bitte ausfüllen, ausschneiden und in frankiertem Briefcouvert an uns einsenden: UHER WERKE MÜNCHEN, Barmseestraße 11, 8000 München 71.)

Informationen erhalten Sie von: UHER WERKE MÜNCHEN GmbH & Co., Barmseestraße 11, 8000 München 71 · Belgien: Radelco Pvba. Italielei 177/179, 2000 Antwerpen · Luxemburg: Sogel SA1, Dernier Sol, Luxembourg · Niederlande: Electrotechniek BV. Duivendrechtsekade 91–94, Amsterdam · Österreich: Radio TV, Hardtgasse 15, 1190 Wien · Schweiz: Apco AG, Räffelstraße 25, 8045 Zürich · Italien: Uher Vertriebsgesellschaft di Michele Marangachi, Corso Magellane 21 R, Genua – Sampierdarena 16149

A 3

keit auf 262 km/h. Neu am schnellsten Serien-Porsche in der Geschichte des Hauses wird ferner eine Ladeluftkühlung sein.

Weitere Motorenpläne betreffen den Porsche 924. Gegenwärtig laufen im Versuch Prototypen, unter deren Haube kein Vierzylinder, sondern der Gemeinschafts-Sechszylinder von Peugeot, Renault und Volvo sitzt. Freilich ist nicht daran gedacht, den 924 jemals mit diesem Triebwerk auszurüsten — Porsche entwickelt vielmehr auf der Basis des 928-Achtzylinders einen eigenen V6-Motor.

Für dieses Triebwerk, das aus dem 924 einen 926 machen wird, kommen verschiedene Hubraum- und Leistungsvarianten in Frage. Porsche hat hier einen Spielraum zwischen 2,5 und 3,4 Litern, die Leistung dürfte sich zwischen 150 und 200 PS bewegen. Früher als der 926 kommt jedoch eine weitere Version des 924: der 924 turbo mit Vierzylinder-Motor und ca. 170 PS, der eine Höchstgeschwindigkeit von über 220 km/h erreichen wird.

VW: Passat mit neuem Gesicht

Beim Volkswagenwerk gehört es zur Tradition, alljährlich nach den Werksferien mit einer Reihe von Neuerungen aufzuwarten. Daran wird sich auch in diesem Jahr nichts ändern: So sind für den Passat stilistische Änderungen vorgesehen, die eine tiefergezogene Heckklappe sowie eine neugestaltete Frontpartie umfassen. Der neue Bug verbessert die Aerodynamik des Passat beträchtlich — die neuen Modelle werden durchweg fünf km/h schneller sein und außerdem weniger Benzin verbrauchen als ihre Vorgänger.



Wird bei der Bundeswehr erprobt: VW Iltis

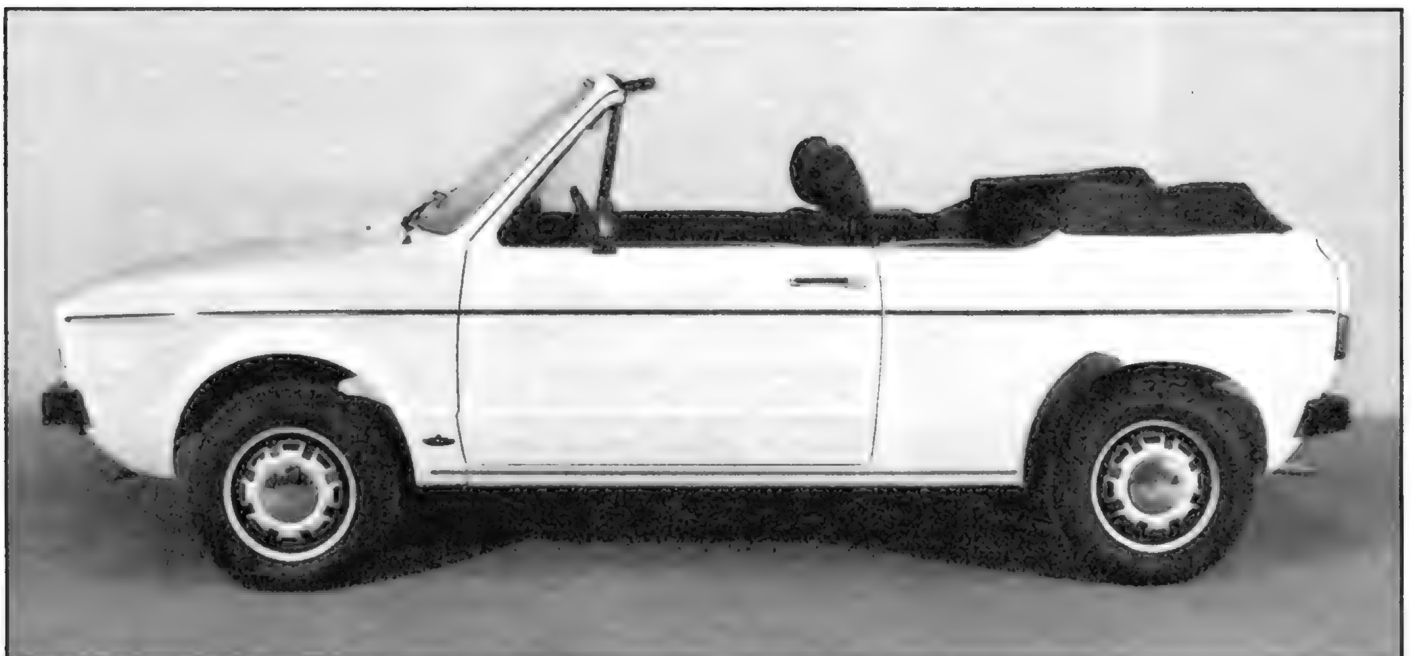


Plane über der Ladefläche: VW Golf-Klein-Transporter

Einen Passat Diesel wird es dagegen aus Kapazitätsgründen vorerst nicht geben — die einzige Änderung am Motorenangebot betrifft vielmehr den 1,3 Liter-Vierzylinder. Statt des bisherigen Motors mit 75 mm Bohrung und 73,4 mm Hub erhält der Passat ab September den 60 PS starken 1,3 Liter des VW Derby (Bohrung x Hub 75 x 72 mm) mit Querstrom-Zylinderkopf.

Beim Golf, dessen Interieur stilistisch überarbeitet wird, kommt es gleichfalls zu einer neuen Motorenbestükkung. Der 1,6 Liter-Motor mit 75 PS fällt weg; an seine Stelle tritt eine neue Version mit reduziertem Hub, einem Zylinderinhalt von nur noch 1460 cm³ und einer Leistung von 70 PS.

Weitere Neuerungen von Deutschlands größtem Automobilhersteller, mit denen allerdings in diesem Jahr nicht mehr zu rechnen ist: Der Iltis, ein vierradgetriebenes Geländeauto, sowie ein VW Golf Cabrio, das bei Karmann in Osnabrück gebaut wird und das ganz im Gegensatz zum heutigen Trend nicht über einen Targa-Bügel verfügt. Über beide Autos hat auto motor und sport bereits berichtet. ▷



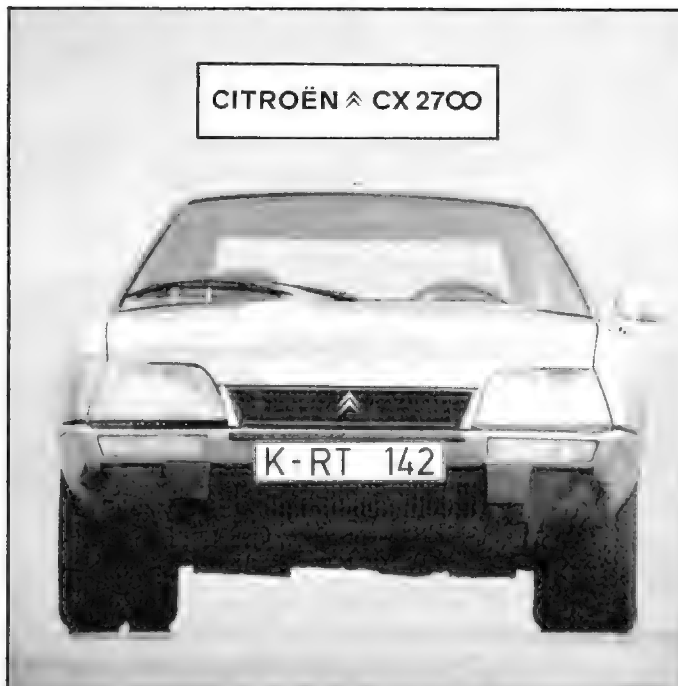
Trotz aller Sicherheitsvorschriften: Das VW Golf-Cabrio kommt ohne Überrollbügel auf den Markt

Neue Modelle aus dem Ausland

Auch die ausländischen Automobilhersteller arbeiten an zahlreichen neuen Modellen. So wird Alfa Romeo neben einem Alfasud Spider noch in diesem Jahr eine neue große Limousine vorstellen, die deutlich länger als die von der Linienführung her ähnliche Alfetta sein wird und einen ganz aus Leichtmetall gefertigten V-Sechszylinder mit je einer zahnriemengetriebenen Nockenwelle pro Zylinderreihe besitzt.

Der 2,6 Liter-Motor wird rund 160 PS leisten; das Fünfganggetriebe des großen Alfa sitzt nicht wie bei der Alfetta an der Hinterachse, sondern ist ganz konventionell vorn am Motor angeflanscht. Daneben arbeitet Alfa Romeo an einem Nachfolger für die Giulia, der die Bezeichnung Alfettina erhält und im Gegensatz zum Alfa Romeo 2600 nach dem Transaxle-Prinzip gebaut ist (Getriebe an der Hinterachse). Die Alfettina wird das Erfolgsmodell Giulia allerdings zunächst nicht ablösen, sondern parallel zu ihr gebaut werden.


Nachfolger für die Giulia: Alfa Romeo Alfettina



Mit Peugeot-Sechszylinder: Citroen CX 2700

Citroen CX mit sechs Zylindern

Aus Frankreich sind neue Varianten vorhandener Modelle ebenso wie ganz neue Autos zu erwarten. Citroen will noch in diesem Jahr den CX 2700 vorstellen, der vom V6-Motor des Peugeot 604 beziehungsweise des Renault 30 TS angetrieben wird, und Peugeot entwickelt gegenwärtig auf der Basis dieses Triebwerks einen Turbo-geladenen Dieselmotor mit nahezu 100 PS für den Peugeot 604. Dieser Motor soll auch an Ford geliefert werden, wo er für den Einbau in den neuen Granada bestimmt ist.

Wichtigste Peugeot-Neuerung in diesem Jahr wird allerdings der neue 405 sein, eine kompakte Stufenheck-Limousine, die sich zwischen 304 und 504 ins Modellprogramm einfügen wird. Zwei verschiedene Motoren sollen für den frontgetriebenen 405 angeboten werden: Der 1290 cm^3-Vierzylinder des 304 sowie eine 1480 cm^3-Ausführung dieses Triebwerks, die es auf gut 80 PS bringen wird. ▷


Sechs Zylinder in V-Form und vorne liegendes Fünfganggetriebe: Alfa Romeo 2600

Neue Autos

Renault schließlich bereitet eine neue Version des R 20 vor, die einen auf zwei Liter vergrößerten Vierzylinder-Motor erhält. Der Zweiliter-R 20 wird noch vor der IAA vorgestellt.

Ein neuer kleiner Simca

Im Modellprogramm von Chrysler/Simca bedarf ein Typ dringend der Ablösung: der seit 1961 gebaute Simca 1000 mit Heckmotor – eine schon seit vielen Jahren veraltete Konstruktion. Sein Nachfolger, der im Herbst dieses Jahres auf den Markt kommt, folgt den üblichen Prinzipien im Kleinwagenbau. Frontantrieb, schräges Heck mit großer Klappe, quer im Bug eingebauter Motor. Der neue Kleine, der zunächst noch parallel zum alten Heckmotor-Modell produziert wird, soll auch von der englischen Chrysler-Tochter Sunbeam gebaut werden.



Premiere im Herbst: neuer kleiner Simca



Fiat 128-Nachfolger: der neue Fiat 138



Neu für Frischluftfreunde: Ferrari 308 GTB Spider

Ansonsten allerdings haben die Engländer nicht viel Neues anzubieten. Bis der von Streiks geplagte Staatskonzern Leyland einen Mini-Nachfolger auf den Markt bringt, dürften noch gut zwei Jahre vergehen, und ansonsten ist eher die Einstellung alter Modelle als die Präsentation neuer Typen zu erwarten. Dem MGB ist kein langes Leben mehr beschieden, und auch der Triumph Stag steht auf der Abschußliste. Rover indessen zeigt sich weiter aktiv und präpariert einen neuen Sechszylinder-Motor mit obenliegender Nockenwelle, der wahlweise in den bisher ausschließlich mit acht Zylindern gebauten Rover 3500 installiert werden soll.

Neuer Fiat 138 als 128-Nachfolger

Nach dem überarbeiteten Fiat 127 (siehe Heft 9/1977) kommt auch Fiat mit weiteren Neuheiten. Ein frontgetriebenes Schrägheck-Auto mit ausgesprochen eigenwilliger Linienführung wird den seit 1969 gebauten 128 ablösen. Die Modellbezeichnung des neuen Typs, der die gleichen Motoren wie der 128 erhält: Fiat 138.

Der wie der 127 erst neuerdings modifizierte 132 wird im Herbst das ständig wachsende Angebot an Diesel-Personenwagen bereichern. Für ihn ist ein 2,2 Liter-Vierzylinder mit rund 65 PS vorgesehen, der wegen seiner gegenüber dem Benzintriebwerk größeren Bauhöhe einen Buckel auf der Motorhaube notwendig macht und so für optische Unterscheidung vom regulären Modell sorgt.

Ein neues Modell schließlich kommt auch von der Fiat-Tochter Ferrari: Eine Spider-Ausführung des Ferrari 308 GTB mit einem ungewöhnlich über das Dach hinausragenden Targa-Bügel steht kurz vor der Präsentation.

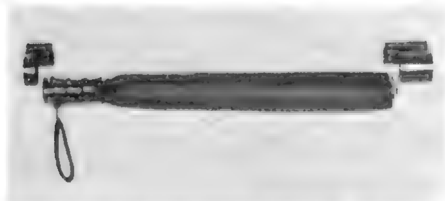
Götz Leyrer

Neues Zubehör

Vom Stereo-Cassettenradio bis zum Kindersitz.

Auto-Schirm

Carbrella nennt sich ein spezieller, in England hergestellter Regenschirm für Autofahrer, den die Firma Matter hierzulande vertreibt. Der leicht faltbare schwarze Schirm wird mit zwei Haltern geliefert und kann beispielsweise fest in der Türverkleidung des Autos installiert werden. So hat der Autofahrer den zum Preis von 43 Mark angebotenen Schirm stets schnell zur Hand.



Praktisch: Regenschirm für Autofahrer

Hersteller: Stadium Ltd., Queensway, Enfield, Middlesex, England. Vertrieb: Firma Winfried Matter GmbH & Co WIMA KG, Industriestraße, 7521 Hambrücken.

Mini-Spiegel

Mit einem kleinen Spiegel, der auf den Außenspiegel aufgeklebt wird, läßt sich die Sicht nach hinten verbessern und



Selbstklebend: towi-Außenspiegel

der tote Winkel abschaffen. Der unter dem Namen towi angebotene Mini-Spiegel besitzt eine Selbstklebefolie und haftet fest auf dem Außenspiegel.

Der Spiegel wird in sechs verschiedenen Ausführungen für ovale, rechteckige und runde Außenspiegel geliefert. Der Preis beträgt rund sieben Mark.

Hersteller: Firma Friedrich Marhauer KG, Buchholzer Straße 49, 3000 Hannover 61. Vertrieb: Fachhandel und Tankstellen.

Neues Stereo-Radio von Philips

Coupé 864 Info heißt ein neues kompaktes Stereo-Autoradio von Philips, das mit Cassettenteil, Speicher für sechs Sender und elektronischer UKW-Entstörung ausgestattet ist. Wichtigste technische Neuerung ist jedoch ein integrierter Verkehrsfunk-Decoder mit automatischer Umschaltung auf Verkehrsdurchsagen auch während des Abspielens von Cassetten.

Sobald eine Verkehrsfunkmeldung über den Sender kommt, schaltet das Gerät in diesem Fall automatisch vom Cassettenbetrieb auf Rundfunkbetrieb um. Das Laufwerk wird dabei gestoppt. Fährt man aus dem Sendebereich heraus, beginnt eine Lampe aufzuflackern und gibt damit ein optisches Zeichen, einen neuen Sender mit Verkehrsdurchsage einzustellen.

Das Philips-Gerät kann jedoch noch mehr: Wenn man nicht ständig das Rundfunkprogramm hören will, sondern nur an Verkehrsfunkdurchsagen interessiert ist, dann dreht man den Lautstärkeregler ganz zurück. Beim Beginn einer Verkehrsmeldung schaltet das Gerät dann selbsttätig auf laut und am Ende der Durchsage wieder auf stumm.

Die Ausgangsleistung des Philips Coupé 864 Info, das mit seinen Abmessungen von 180 x 43 x 135 mm zu den kleinsten Kombigeräten gehört und sich problemlos einbauen läßt, beträgt 2 x 5 Watt. Preis: ca. 650 bis 700 Mark. Der Vertrieb erfolgt über den Fachhandel.

Kinder-Halter

Für Kinder jeden Alters hat die Ulmer Firma Römer-Wingard passende Auto-Sitze in ihrem Programm. Der Römer Baby-Swing eignet sich für Kleinkinder bis zu einem Körpergewicht von 8,5 kg beziehungsweise einem Alter von acht Monaten, der Römer Peggy für Kinder im Alter von acht Monaten bis zu vier Jahren und einem Maximalgewicht von 15,5 kg.



Für größere Kinder: Römer Vario

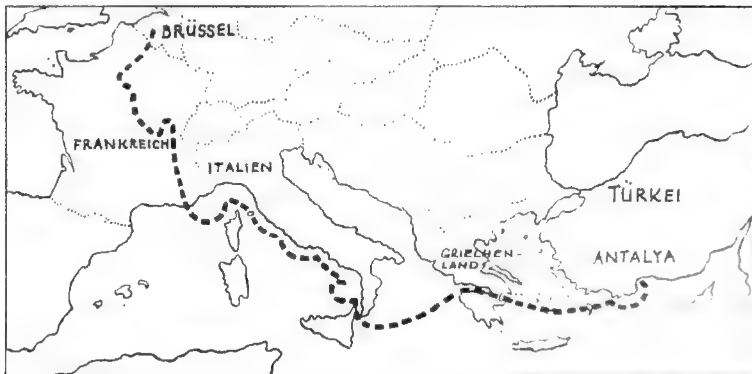
Größere Kinder zwischen drei und zwölf Jahren beziehungsweise 15,5 bis 37,5 kg Körpergewicht sind mit dem Römer Vario gut gesichert. Der von einem Zweipunkt-Sicherheitsgurt fixierte Kinder-Rücksitz läßt sich praktisch in jedes Auto einbauen, der Preis des Kinder-Sitzes beträgt rund 45 Mark.

Hersteller: Firma Römer-Wingard Autogurte GmbH, Blaubeurer Straße 35, 7900 Ulm/Donau. Vertrieb: Fachhandel und Kaufhäuser.



Mit integriertem Verkehrsfunk-Decoder: Philips Stereo-Radio

Für den Wasserweg von Brüssel zur Türkei braucht man 23 Tage und einen nimmermüden Außenborder: Johnson.





Als Michel de Hamptinne beschloß, mit einem kleinen Schlauchboot von Brüssel zur Türkei zu fahren, waren ihm die unglaublichen Risiken ganz klar. Deswegen nahm er einen Außenborder, dem er vertraute; einen Johnson.
Der brachte ihn sicher durch verkrautete Kanäle, über den stellenweise noch immer wilden Rhône, durch Stürme im Mittelmeer und die Felsen der Agäis. Es war ein normaler Serien-Johnson, wie Sie ihn bei jedem Johnson-Händler bekommen können.

Jeder Johnson ist so gebaut und getestet, daß er's mit den schwierigsten Bedingungen aufnehmen kann. Jeder Johnson vom quicklebendigen 2 PS* bis zum V6-Rekordmotor von 200 PS ist solide und zuverlässig, mit eingebauter Vertrauenswürdigkeit. Springt schnell an. Läßt Sie nicht im Stich. Läuft sanft und wirtschaftlich.

Für 1977 haben wir den Verbrauch noch weiter reduziert. In langsamer Fahrt kann ein Johnson um die 28% sparen. Bei Vollgas spart er auch noch, aber ohne Leistungsminderung. Dank der Besonderheiten an einem Johnson, die jeder Johnson-Händler Ihnen nur zu gerne erklären wird. Er ist Experte. Es lohnt, sich mit ihm zu unterhalten.

Bei mehr als 2100 europäischen Johnson-Händlern ist es kein weiter Weg für Sie, einen zu finden – sei es wegen einer Information oder Reparatur oder exakter Einstellung oder nur für's fachmännische Winterlager.

Die große Neuigkeit dieses Jahres ist die Ausrüstung des 9,9 und 15 PS Motors mit unterbrecherloser Kondensatorzündung. Der Motor läuft gleichmäßiger, springt williger an, und die Kerzen halten länger.

Sie stecken voller Ideen: Ein neues Auspuffablenkstück aus Edelstahl sorgt für besseren Rückwärtsschub an Segelbooten. Patentierte, druckgestützte Fasen-Kolbenringe, kalibrierte Hauptdüse, einteiliges Getriebegehäuse, thermostatgeregelte Kühlung – bessere Leistung in allen Drehzahlen. Schallisolierung der Motorhaube und Auspuffisolierung durch Wassermantel, Propellernaben-Auspuff – leise! Elektrostart möglich, Flachwasserantrieb, Fernsteuerung und -schaltung möglich – angenehm und praktisch!

Außerdem: Drastisch reduzierter Benzinverbrauch zur Schonung Ihrer Brieftasche.

*BIA-bestätigte HP





Johnson

Man kann sich auf ihn verlassen. Weltweit.

Im 3. Jahrzehnt importiert und betreut durch

MOTOREN-HESSE

**Ernst O. Hesse
Import-Großhandel GmbH & Co KG
Otto-Hahn-Straße 2
4006 Erkrath
Tel. 0211/25091**

Kurztest

Chevrolet Caprice Classic Estate

Raumschiff

Luxuriöser amerikanischer Kombiwagen mit großem Platzangebot.

Für Vereinsausflüge oder Großfamilien scheint er geradezu prädestiniert, auch als Lastentransporter oder Zugmaschine macht er eine gute Figur, und im Notfall kann er gar ein Hotelbett ersetzen: der Chevrolet Caprice Classic Estate, ein typischer amerikanischer Groß-Kombi.

Er demonstriert, wie Kombiwagen in den USA schon seit vielen Jahren verstanden werden: weniger als reine Nutzfahrzeuge für Gewerbetreibende, sondern als geräumige, bequeme Familienautos mit ausgeprägtem Limousinen-Charakter. Diese Auffassung findet auch hierzulande immer mehr Anhänger, was der stetig wachsende Marktanteil entsprechend konzipierter Kombis beweist.

Platz für acht Personen

„Er sieht aus wie ein Kombi, er fährt sich wie eine Limousine", heißt es in der Chevrolet-Werbung für den Caprice Classic Estate – eine durchaus zutreffende Behauptung, wie die Erfahrungen, die auto motor und sport mit dem entsprechenden Limousinen-Modell sammelte (siehe Heft 7/1977), bestätigen. Das um so mehr, als der getestete Caprice Kombi ungewöhnlich reichhaltig und luxuriös ausgestattet war (siehe Ausstattungs-Tabelle). Diese von den deutschen General Motors-Vertretungen offerierte Zusatz-Ausrüstung erhöht zwar den Grundpreis von 23 726 auf 30 955 Mark, ist jedoch in Anbetracht des Gebotenen preiswürdig zu nennen.

So stellt sich denn bei Leuten, die amerikanischen Autos nicht grundsätzlich ablehnend gegenüberstehen, umgehend Wohlbefinden ein. Bequeme Vollschaumsitze (wahlweise stoff- oder kunstlederbezogen), dicker Teppichboden, Stereo-Radio und eine automatische Klimaanlage vermitteln Behaglichkeit, Servolenkung, Servobremsen, Getriebeautomatik, elektrische Fahrersitzverstellung, Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber (auch für die Heckscheibe) und gute Sichtverhält-



Der Caprice Kombi bietet notfalls einem Fußball-Team Platz: die Testabteilung im Dreß des VfB Stuttgart.

nisse sorgen für mühelose Bedienbarkeit des immerhin rund fünfeinhalb Meter langen, fast zwei Meter breiten und schon leer gut zwei Tonnen wiegenden Mobils.

Zu den Besonderheiten der Ausstattung zählt eine dritte Sitzbank, die entgegengesetzt der Fahrtrichtung eingebaut ist und zwei weiteren Personen Platz und einen guten Ausblick auf die zurückgelegte Strecke gewährt. Insgesamt können acht Leute im Caprice Estate befördert werden, ohne drangvolle Enge zu verspüren, und wenn es sein muß, paßt sogar eine ganze Fußballmannschaft hinein. Zwei offene Ablagen und ein geräumiges abschließbares Fach in den hinteren Seitenverkleidungen bieten den Hinterbänklern Unterbringungsmöglichkeiten für ihre Habseligkeiten.

Geht es nicht um die Beförderung von Personen, sondern um den Gütertransport, können die hinteren Bänke mit wenigen Handgriffen umgeklappt werden. Es entsteht dann eine durchgehend ebene, teppichbezogene Ladefläche, die 230 cm lang und 123 cm breit ist. Das Kofferraumvolumen wächst dadurch nach auto motor und sport-Norm auf stattliche 864 Liter (gemessen bis Fenster-Unterkante). Damit derart viel Raum auch genutzt werden kann, wartet der Caprice Kombi mit der hohen erlaubten Zuladung von 645 Kilogramm auf.

Die Variationsmöglichkeiten sind damit freilich noch nicht erschöpft. Die Hecktür läßt sich nämlich entweder zur Seite oder – bei heruntergelassenem Heckfenster – nach unten öffnen. In letzterem Fall ergibt sich eine weitere Verlängerung der Ladefläche. Schließlich bietet sich zur Lösung von Transportproblemen noch der serienmäßige Dachgepäckträger an, der hinten in einen für die Reinhaltung der Heckscheibe sorgenden Spoiler ausläuft.

Kraft aus acht Zylindern

Der trotz aller vorhandener Nützlichkeitsattribute und einiger kleinerer Verarbeitungsmängel im Caprice Estate stets vorherrschende Eindruck von Komfort und Kultiviertheit wird durch eine entsprechend gepflegte Motorisierung wirkungsvoll ergänzt. Der 170 PS (125 kW) bei 3800/min leistende, 5,7 Liter große V8-Motor überzeugt vor allem durch seinen extrem leisen Lauf und eine außerordentlich angenehme Leistungs-Charakteristik, die sich aus dem schon bei niedrigen Drehzahlen günstigen Drehmomentangebot ergibt. Außerdem harmoniert er in idealer Weise mit der perfekt funktionierenden Dreigang-Automatik, die durch äußerst weiche Schaltvorgänge beeindruckt.

Auch die Fahrleistungen, zu denen er dem schwergewichtigen Estate verhilft, können sich durchaus sehen lassen. Der Testwagen beschleunigte in 11,9 s von 0 auf 100 km/h, legte den Kilometer mit stehendem Start in 33,7 s zurück und war 184,6 km/h schnell – er erreichte damit nur geringfügig schlechtere Werte als die gleichermaßen motorisierte, aber rund 200 kg leichtere Limousine.

Der hohe, von der Motor-Getriebeeinheit offerierte Antriebskomfort schont zwar das Nervenkostüm des Fahrers, nicht jedoch seine Brieftasche. Denn selbst bei ruhiger Fahrweise und intensiver Beachtung des „Econominder" (Anzeige für verbrauchsgünstige Motorbelastung) holt sich das Triebwerk pro 100 Kilometer 22 bis 25 Liter Normalbenzin aus dem 95 Liter-Tank; als Testverbrauch wurden stattliche 27,0 L/100 km ermittelt. ▷

Zur Serienausstattung gehören

- Automatisches Getriebe
- Klimaanlage
- Servolenkung
- Niveauregulierung
- Automatikgurte vorn und hinten
- Kopfstützen vorn
- Elektrisch verstellbarer Fahrersitz
- Verstellbares Lenkrad
- Dritte Sitzbank
- Klappbare Mittelarmlehnen vorn
- Heizbare Heckscheibe
- Verbundglasfrontscheibe
- Getönte Scheiben rundum
- Elektrische Fensterheber
- Zentralverriegelung
- Dachgepäckträger
- Außenspiegel links und rechts von innen verstellbar
- Stereo-Radio mit vier Lautsprechern
- Automatischer Geschwindigkeitsregler (Cruise Control)
- Anzeige für verbrauchsgünstige Motorbelastung



Fotos: Seufert

Holzfolien-Schmuck und Dachgepäckträger gehören zur Serienausstattung

Kurztest

Chevrolet Caprice Classic Estate

Etwas weniger schluckfreudig als der Motor zeigte sich das Fahrwerk des Estate, das durch verstärkte Federn und Niveauregulierung auf die möglichen höheren Belastungen vorbereitet wurde. Das hohe Wagengewicht sorgt jedoch auch dann, wenn nur der Fahrer an Bord ist, für einen insgesamt



Zu den Besonderheiten des Caprice Kombi gehört die Hecktür, die sich wahlweise zur Seite oder nach unten — als Verlängerung der Ladefläche — öffnen läßt (rechts). Übersichtlich angeordnet sind die Bedienungselemente (links).





befriedigenden Federungskomfort. Selbst auf sehr schlechten Straßen wird das Wohlbefinden der Insassen nicht ungebührlich beeinträchtigt.

Auch an den Fahreigenschaften ist nichts Gravierendes auszusetzen. Zwar paßt eine gemäßigte Gangart am besten zum Charakter des Caprice Estate, doch kommen selbst bei forciertem Tempo keine unguten Gefühle auf, da sich das Auto unter allen Bedingungen unproblematisch verhält. Kurven werden normalerweise neutral bis leicht untersteuernd umrundet, im Grenzbe-

Kurztest

Chevrolet Caprice Classic Estate

reich drängt dann das Heck nach außen – begünstigt durch den großen hinteren Karosserie-Überhang, der 51,2 Prozent des Gewichts auf die Hinterachse bringt. Dieses weich einsetzende Übersteuern läßt sich jedoch mit der sehr leichtgängig und direkt arbeitenden Servolenkung jederzeit mühelos kontrollieren. Auch bei voller Zuladung verlor der Testwagen von seinem gutmütigen Fahrverhalten praktisch nichts.

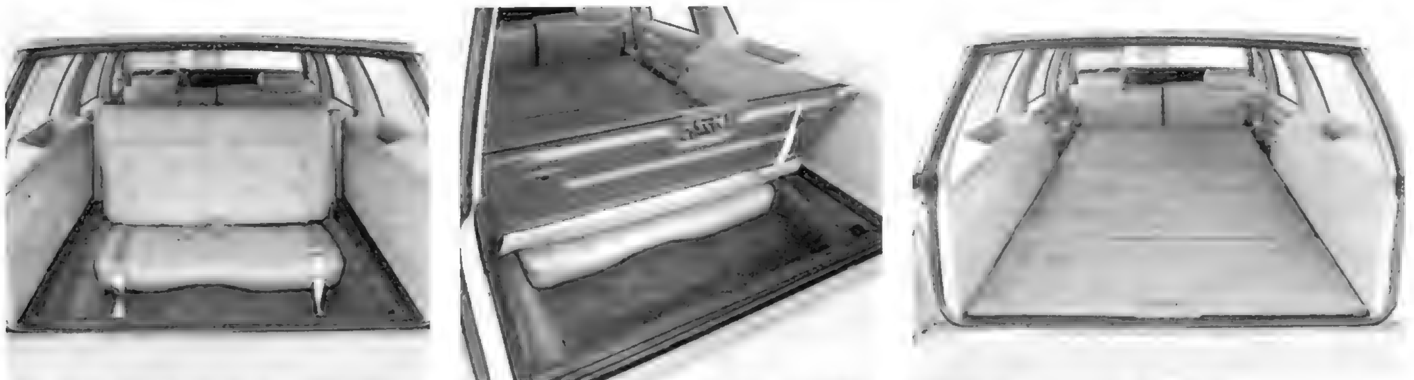
Ähnlich Positives ist von den Bremsen (vorn innenbelüftete Scheiben, hinten Trommeln) zu berichten, die mit größerer Bremsfläche als in der Limousine operieren. Sie erwiesen sich als gut dosierbar und erfreulich standfest; selbst bei voller Beladung büßten sie kaum etwas von ihrer Wirksamkeit ein.

Kombifahren à la USA hat also auch hierzulande durchaus angenehme Seiten. Und um seine Vorzüge zu genießen, muß man ja nicht unbedingt einen Verein gründen – wenngleich der Gedanke verlockend erscheint, die unumgänglichen hohen Tankrechnungen über Mitgliedsbeiträge zu finanzieren.

Fritz Reuter

Vorzüge
- Geräumige fünftürige Karosserie mit großem, variablem Kofferraum
- Reichhaltige Serienausstattung
- Mühelose Bedienbarkeit
- Sehr leiser, kultivierter Motor
- Unproblematische Fahreigenschaften

Nachteile
- Hoher Verbrauch
- Teilweise unbefriedigende Verarbeitungsqualität
- Unpraktische Scheibenwischerbetätigung



Die dritte Sitzbank macht den Caprice Kombi familienfreundlich, der mögliche Laderaum ist groß und glattflächig

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR
Achtzylinder-Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 101,6 x 88,4 mm, Hubraum 5734 cm³, Verdichtungsverhältnis 8,5:1, Leistung 125 kW (170 PS) bei 3800/min, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, Wasserkühlung, Druckumlaufschmierung, 1 Rochester-Fallstrom-Vierfachvergaser.

KRAFTÜBERTRAGUNG
Hinterrad-Antrieb, automatisches Dreigang-Planetengetriebe mit hydraulischem Drehmomentwandler, Übersetzungen: I. 2,52, II. 1,52, III. 1,0, R. 1,94, Achsantrieb 2,73:1.

FAHRWERK
Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Doppel-Querlenkern, hinten Starrachse mit Längslenkern, vorn und hinten Schraubenfedern und Stabilisatoren, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Servolenkung, servounterstützte Zweikreisbremse, vorn innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen, mechanische Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend, Gürtelreifen Dunlop SP 57 225 HR 15.

ABMESSUNGEN
Radstand 2945 mm, Spur 1578/1628 mm, Außenmaße 5440 x 1915 x 1448 mm, Innenbreite vorn 1550 mm, hinten 1560 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 890 mm, hinten 920 mm, Sitztiefe vorn 480 mm, hinten 420 mm, Knieraum hinten 280–420 mm, Norm-Knieraum 280 mm, Wendekreis links 12,8 m, rechts 13,0 m, 3½ Lenkradumdrehungen, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 508 Liter, bei umgeklapptem Rücksitz 864 Liter.

GEWICHTE
Leergewicht (vollgetankt) 2020 kg, davon Vorderachse 985 kg, Hinterachse 1035 kg, Gewichtsverteilung 48,8 : 51,2, zulässiges Gesamtgewicht 2665 kg, Zuladung 645 kg, Personenindexzahl 7,6, zulässige Anhängelast gebremst 2000 kg, ungebremst 400 kg, Leistungsgewicht (vollgetankt) 61,9 kW/t (11,9 kg/PS), bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 53,0 kW/t (13,9 kg/PS).

FAHRLEISTUNGEN
Höchstgeschwindigkeit . . 184,6 km/h

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0– 60 km/h	5,2 s
0– 80 km/h	8,0 s
0–100 km/h	11,9 s
0–120 km/h	16,6 s
0–140 km/h	25,6 s
1 km mit stehendem Start	33,7 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	47 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	57 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	62 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	65 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	71 Phon (dBA)
Bei 130 km/h	73 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	75 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	78 Phon (dBA)

VERBRAUCH
Normalbenzin

Testverbrauch . . . . 27,0 L/100 km

RICHTPREIS
Caprice Classic Estate . DM 30 955,–

Das Neue an der thermo-elastic Super von Bosch: Kupfer im Kern.



Weil Kupfer besonders wärmeleitfähig ist, hat Bosch in die Chrom-Nickel-Mittelelektrode der neuen Zündkerze einen kupfernen Kern eingebaut. Damit lösen sich zwei Kernprobleme, die im Verkehrsalltag von heute dem Autofahrer immer wieder zu schaffen machen: Die Verrußung bei sehr niedrigen und die Überhitzung bei sehr hohen Geschwindigkeiten.

Keine Zündaussetzer, kein Überhitzen.

Schon bei niedrigen Stadtgeschwindigkeiten kann sich die neue Kerze selbst von Rußrückständen freibrennen. Weil es Bosch gelungen ist, die Isolator-Oberfläche größer und damit schneller aufheizbar zu machen. Es gibt praktisch keine Zündaussetzer mehr, und kein teures Benzin wird unverbrannt zum Auspuff hinausgejagt. (Dafür volle Motorleistung und umweltfreundlichere Abgase.) Und bei hohem Dauertempo auf der Autobahn ist die Überhitzungsgefahr so gut wie ausgeschlossen, weil der Kupferkern selbst extreme Temperaturen sofort ableiten kann.


Im Stadtverkehr keine Verrußungen mehr.

Die Kerze für den strapaziösen Wechselverkehr.

Wann brauchen Sie solch eine Hochleistungskerze? Wenn extrem wechselnde Verkehrsbedingungen bei Ihnen an der Tagesordnung sind. Wenn Sie oft Stadt und oft Autobahn fahren. Oft mit niedrigen und oft mit hohen Betriebstemperaturen. Dann macht sich die thermo-elastic Super von Bosch doppelt und dreifach bezahlt. Denn sie bringt volle Leistung, hilft Benzin sparen und bewahrt vor unnötigen Motorschäden.


Keine Überhitzung bei hohem Dauertempo.



thermo-elastic Super von Bosch.

Denn die Verkehrsverhältnisse können Sie sich nicht aussuchen.

BOSCH

KE 577 BMZ

Der bessere Kauf

Chrysler 1610 und Simca 1308 GT: Welcher bietet mehr?

Fünf Jahre lang rundeten die Modelle 160 und 180, die seit Herbst 1976 die Namen 1609 beziehungsweise 1610 tragen, die Palette der französischen Chrysler-Tochter Simca nach oben ab. Dann stellte Simca im Juli 1975 diesen Mittelklassemodellen die Baureihe 1307/1308 zur Seite und machte sich damit Konkurrenz im eigenen Haus.

Vom Charakter und von der Konzeption her sind die beiden Chrysler/Simca-Modelle völlig unterschiedlich. Der konventionell angetriebene Chrysler 1610 weist deutliche amerikanische Züge auf, während der weit jüngere Simca 1308 nicht nur dem Namen nach ein durch und durch europäisches Auto ist: Mit Quermotor und Vorderradantrieb, Einzelradaufhängung hinten und kompakter, fünftüriger Schrägheckkarosserie ist der neue Simca ausgesprochen modern konzipiert und paßt gut in die heutige Autolandschaft.

Eng beieinander liegen die beiden ungleichen Brüder nur im Preis: Der Simca 1308 GT, „Auto des Jahres 1976", kostet 13 698 Mark, die Alternative Chrysler 1610 wird 500 Mark billiger angeboten.

Karosserie: Vorteile für den 1308

Vom Platzangebot her haben die beiden viertürigen Limousinen etwa gleich viel zu bieten. Auf den Vordersitzen des Simca 1308 geht es geräumig zu, und auch im Rückraum steht den Passagieren ausreichende Kniefreiheit zur Verfügung. In diesem Punkt hält der altbacken wirkende Chrysler 1610 allerdings gut mit und kann ebenfalls als typisches Familienauto gelten, denn das Platzangebot ist vorn wie hinten ausreichend.

Die Sitze sind bei beiden Autos ausreichend groß bemessen und bequem gepolstert. Im Simca sitzt es sich jedoch besser als im Chrysler, dessen Sitzlehnen in der Flanke zu nachgiebig sind.

Die Kapazität des Kofferraums steht dem Innenraumangebot im Chrysler 1610 nicht nach. Mit einem Inhalt von







Fotos: Seufert

Unterschiedliche Baustile: Während der Chrysler (links) amerikanisch aussieht, wirkt der Simca europäisch schlicht

Marlboro.
Der Geschmack von Freiheit und Abenteuer.



Hol Dir den vollen Geschmack der Marlboro.

Nikotin 0,8 mg, Kondensat 14 mg

Der bessere Kauf

396 Litern (nach auto motor und sport-Norm) ist das Gepäckabteil relativ groß und es bereitet keine Mühe, auch größeres Urlaubsgepäck problemlos unterzubringen. Der dank weit öffnender Heckklappe gut zugängliche Kofferraum des Simca 1308 faßt im Normalzustand 312 Liter.

Vorzüge

Chrysler 1610
- Geräumige, viertürige Karosserie
- Großer Kofferraum
- Komplette Ausstattung
- Guter Fahrkomfort
- Unproblematisches Fahrverhalten

Simca 1308 GT
- Geräumige Karosserie mit relativ großem, variablen Kofferraum
- Reichhaltige Ausstattung
- Guter Federungskomfort
- Unproblematisches Fahrverhalten
- Gut ablesbare Instrumente

Bei umgeklappter Rücksitzbank vergrößert sich der Laderaum auf 688 Liter.

In der Übersichtlichkeit kann der kompakte Simca 1308 den 28 cm längeren Chrysler 1610 klar schlagen, dessen Gürtellinie ziemlich hoch liegt und bei dem sich speziell das Heck schlecht einsehen läßt. Vorteile vermag sich der Simca auch mit seinem praxisgerecht gestalteten Armaturenbrett zu sichern. Die blendfreien, unter einer gemeinsamen Scheibe liegenden großen Rundinstrumente lassen sich vorbildlich ablesen. Der Chrysler kann in diesem Punkt mit seinen relativ kleinen Rundinstrumenten nicht konkurrieren und sein Alter nicht verleugnen.

Der Ausstattungsumfang ist, wie bei Franzosen-Autos üblich, sehr reichhaltig: Automatikgurte und Kopfstützen vorn, Verbundglasfrontscheibe, Stahlgürtelreifen, heizbare Heckscheibe, Halogen-Scheinwerfer, Drehzahlmesser und Bremskraftverstärker zählen bei beiden Modellen zur serienmäßigen Ausrüstung. Im Preis inbegriffen sind beim Simca 1308 GT außerdem getönte Scheiben, elektrische Fensterheber vorn sowie eine Reinigungsanlage für die Scheinwerfer.

Motor: mehr Temperament im 1610

Angetrieben werden die beiden Chrysler/Simca-Modelle von völlig verschiedenen Motoren, die beide mit Superbenzin gefüttert werden müssen. Im Chrysler 1610 kommt ein 1,8 Liter Vierzylinder-Mo-



Chrysler 1610: Konventionelles Stufenheck

Meßwerte		Chrysler 1610	Simca 1308 GT
Hubraum	cm³	1812	1442
Bohrung x Hub	mm	87,7 x 75,0	76,7 x 78,0
Verdichtungsverhältnis		9,5 : 1	9,5 : 1
Leistung	PS bei 1/min	100/5800	85/5600
	kW bei 1/min	74/5800	63/5600
Maximales Drehmoment			
	mkg bei 1/min	15,0/3800	12,7/3000
	Nm bei 1/min	147/3800	125/3000
Achsübersetzung		3,91 : 1	3,59 : 1
Radstand	mm	2667	2604
Spur	mm	1400/1397	1415/1390
Außenmaße	mm	4527x1728x1440	4245x1680x1390
Innenbreite vorn	mm	1380	1400
hinten	mm	1400	1390
Sitztiefe vorn	mm	500	490
hinten	mm	500	470
Norm-Knieraum	mm	160	180
Kofferraumvolumen	L	396	312/688
Leergewicht	kg	1120	1090
Zulässiges Gesamtgewicht	kg	1515	1475
Leistungsgewicht	kg/PS	11,2	12,8
	kW/t	65,7	57,4
Beschleunigung in s			
0– 40 km/h		3,0	3,2
0– 60 km/h		5,3	5,7
0– 80 km/h		8,4	9,2
0–100 km/h		13,1	14,6
0–120 km/h		19,5	21,4
0–140 km/h		32,9	37,6
1 km mit stehendem Start		35,0	36,3
Elastizität (im IV. Gang) in s			
40– 60 km/h		7,3	7,8
40– 80 km/h		14,4	15,8
40–100 km/h		21,6	23,7
40–120 km/h		30,9	34,3
40–140 km/h		44,5	—
1 km ab 40 km/h		39,2	40,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	169,0	163,6
Innengeräusch in Phon (dBA)			
Leerlauf im Stand		50	48
Bei 50 km/h		63	65
Bei 80 km/h		69	72
Bei 100 km/h		75	75
Bei 120 km/h		75	76
Bei 140 km/h		79	79
Bei 160 km/h		82	80
Verbrauch in L/100 km		Super	Super
Autobahn ca. 115 km/h		12,7	11,3
Landstraße ca. 80 km/h		12,3	10,7
Landstraße ca. 60 km/h		10,0	8,9
Stadt		11,9	11,3
Durchschnitts-Verbrauch		11,9	10,8
DIN-Verbrauch		10,2	9,2
Preis	DM	13 198,–	13 698,–



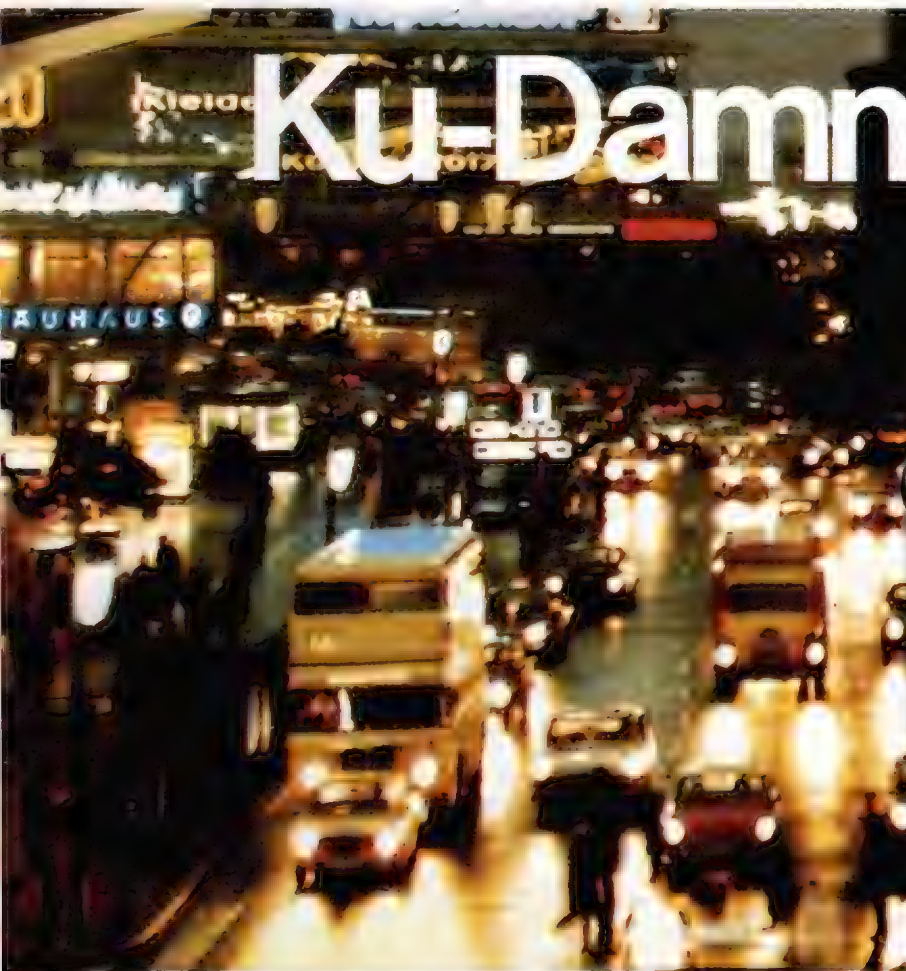
Simca 1308 GT: Schrägheck mit großer Klappe

Hockenheim Norisring



VW-Junior-Cup 1976

Ku-Damm





Motoren werden heute hart gefordert; im Stadtgewühl, auf Autobahnen, auf Land- und Paßstraßen. Das richtige Öl ist deshalb entscheidend für die Lebendigkeit und Zuverlässigkeit des Motors.

Castrol entwickelte als Erster der Welt – mit GTX2 – die ideale Viskosität 15W-50. Castrol GTX2, erfolgreich auf allen Straßen, hat die chemisch-technische Feinabstimmung, die der Motor braucht.

Castrol GTX2 ist das Hochleistungsöl, das die volle Kraft Ihres Motors erhält. Denken Sie daran, beim nächsten Ölwechsel.



denn unsere Stärke ist Motorenöl

tor mit obenliegender Nokkenwelle zum Einsatz, der 100 PS (74 kW) bei 5800/min leistet. Die Antriebseinheit des 1308 GT basiert auf dem Simca 1100-Motor und leistet aus 1442 cm³ Hubraum 85 PS (63 kW) bei 5600/min.

Der kräftigere 1610 kann sich bei den Fahrleistungswerten ein Plus sichern. Während der 1090 kg wiegende 1308 GT in 14,6 s aus dem Stand auf Tempo 100 beschleunigt und eine Höchstgeschwindigkeit von 163,6 km/h erreicht, läuft der nur 30 kg schwerere Chrysler 1610 in 13,1 s von 0 auf 100 km/h und ist 169,0 km/h schnell. Bei den Elastizitätsmessungen schneidet der durchzugskräftigere 1610 ebenfalls besser ab.

Im Benzinverbrauch erweist sich der Simca 1308 GT jedoch als das sparsamere Mobil und konsumiert im Durchschnitt pro 100 km gut einen Liter Kraftstoff weniger als der 1610. Dafür verrichtet der OHC-Motor seine Tätigkeit geräuschärmer als das brummige 1308-Triebwerk. Vorteile kann sich der 1610 auch beim Wechseln der einzelnen Schaltstufen sichern, denn sein Getriebe arbeitet leichtgängiger als die hakelige und teigige 1308-Schaltung.

Fahrwerk: viel Komfort bei beiden

Wenig Familienähnlichkeit weisen die Fahrwerke der beiden Kontrahenten auf. Der Simca besitzt einzeln aufgehängte Räder und ist vorn mit Drehstab- und hinten mit Schraubenfedern ausgerüstet. Beim Chrysler sind die Vorderräder an Federbeinen und Querlenkern geführt, während die Hinterräder an einer Starrachse laufen.

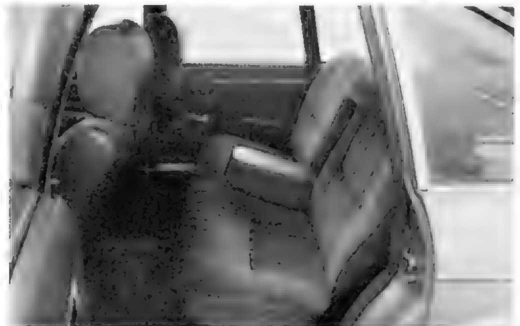
Dank der schluckfähigen Federung ist der Fahrkomfort bei beiden Autos gut. Auf kurzen Fahrbahnunebenheiten hat der 1610 jedoch etwas mehr Komfort zu bieten, während die Simca-Hinterachse auf kleinen Querfugen leicht ins Stuckern gerät. Beide Autos sind untersteuernd ausgelegt und entsprechend unproblematisch, aber wenig handlich zu fahren.

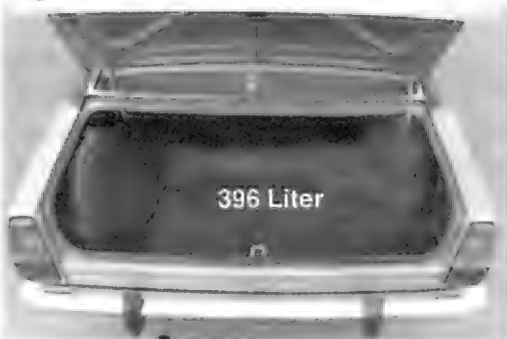
Im Geradeauslauf kann der Simca Vorteile buchen. Der Fronttriebler erweist sich zudem als wintertüchtiger. Nicht gefallen kann jedoch die schwergängige Lenkung des Simca, die zu indirekt arbeitet und bei forcierter Kurvenfahrt relativ hohe Haltekräfte erfordert. Die Lenkung des 1610 ist leichtgängiger, in der Mittellage jedoch unexakt.


Chrysler 1610: kleine Instrumente . . .


Simca 1308 GT: komplette Ausstattung . . .


bequemer Fond . . .


viel Platz auf den Rücksitzen . . .



und großer Kofferraum.



und variabler Kofferraum.

Kosten		Chrysler 1610	Simca 1308 GT
Richtpreis	DM	13 198,—	13 698,—
Kfz-Steuer	DM	259,—	216,—
Haftpflichtversicherung*	DM	1 027,—	977,—
Betriebskosten	Pf/km	22,7	21,3
Gesamtkosten in Pf/km (ohne Abschreibung und Verzinsung) bei jährlich			
	10 000 km	36,2	33,8
	20 000 km	29,5	27,5
	30 000 km	27,2	25,4
	40 000 km	26,1	24,4
	50 000 km	25,4	23,8

* Schadenfreiheitsklasse SF 1 (100 Prozent Beitrag), Tarif R 6, Deckungssumme 1 Million Mark pauschal.

Fazit: Für den Simca spricht neben der reichhaltigeren Serienausstattung die attraktivere und modernere Karosserie mit Heckklappe, die zeitgemäße Innenausstattung und das aufwendigere Fahrwerk. Der äußerlich wie von gestern wirkende Chrysler kann sich dagegen auf dem Motor-Sektor ein Plus sichern. *Klaus Wießmann*

Test | **Mitsubishi Galant Sigma**

Nachhut

Neue Zweiliter-Limousine auf dem deutschen Markt.

Was die vier japanischen Automobilhersteller Datsun, Honda, Mazda und Toyota schon seit Jahren mit mehr oder weniger großem Erfolg versuchen, nämlich ihre Produkte auf dem ebenso anspruchsvollen wie gut sortierten deutschen Markt abzusetzen, nimmt die fünfte Marke im Bunde, Mitsubishi, erst in diesen Wochen in Angriff. ▷



Fotos: Seufert



Motorcraft-Zündkerzen

Die Zündkerzen mit der langen Lebensdauer, die die Unterhaltskosten Ihres Autos senken können

In kurzer Zeit können Sie einen neuen Satz Motorcraft-Zündkerzen in Ihr Auto einbauen. Den Leistungsunterschied werden Sie sofort merken, die Benzineinsparung etwas später.

Motorcraft-Zündkerzen sind renn- und rallyeerprobt. Ford baut sie serienmäßig ein, denn ihre starken Elektroden machen sie besonders haltbar.

Es gibt sie für fast alle in- und ausländischen Automodelle und Motorräder in handlichen Viererpacks oder einzeln. Und wenn Sie das Zündungssystem gründlich überholen wollen, gibt es den Tune-up Kit (Elektroinspektionssätze mit 4 Zündkerzen, Kontaktsatz, Nockenschmiermittel, Fühlerlehre und leicht verständlicher Einbauanleitung).

Fahren Sie einfach einmal zum nächsten Händler – Sie werden überrascht sein, wie wenig es kostet, mit dem Sparen anzufangen.

Qualitätsteile passend für Automodelle von: Audi, Austin, Alfa Romeo, BMW, Citroën, Fiat, Ford, Mercedes, Morris, Opel, Peugeot, Porsche, Renault, Saab, Simca, Toyota, Volvo, VW und viele andere.



Qualitäts-Ersatzteile — auch für IHR Auto

Zündkerzen, Öl- und Luftfilter, Keilriemen, Zündungsteile, Wischerblätter, Wischerarme, Glühlampen, Signalhörner, Pflegemittel, Tune-up Kits (Elektroinspektionssätze), Kühlsystemteile, Radlager, Kühlkonzentrat-Extra, Stoßdämpfer.

Mitsubishi, einer der mächtigsten und vielseitigsten Industrie-Konzerne der Welt, startet seine Offensive mit den Modellreihen Lancer, Celeste und Galant Sigma. Als Generalimporteur fungiert die in Rüsselsheim ansässige Trapp-Motor-Group, wo man sich für dieses Jahr trotz des erst im Aufbau begriffenen Händlernetzes bereits einen Absatz von etwa 4500 bis 5000 Einheiten ausrechnet.

Favorisiert für den deutschen Markt ist nach Ansicht der Importeure der Galant Sigma. Die viertürige Limousine wird wahlweise mit 1,6 Liter oder 2 Liter Hubraum geliefert, sie weist eine reichhaltige Serienausstattung auf und

Auf einen Blick

Viertürige Limousine der unteren Mittelklasse mit ausreichenden Platzverhältnissen, jedoch kleinem Kofferraum. Reichhaltige Serienausstattung, befriedigende Verarbeitungsqualität. Bequeme Sitze mit vielfältigen Verstellmöglichkeiten. Unproblematische Fahreigenschaften, für die Klasse befriedigender Federungskomfort. Vibrationsarm, aber nicht sonderlich leise laufender Vierzylindermotor mit knapp ausreichender Leistung und sehr begrenzter Drehfreudigkeit. Leicht und exakt schaltbares Fünfganggetriebe. Höchstgeschwindigkeit 153,2 km/h, Verbrauch 13,4 L/100 km.

stellt mit Preisen von 11 990 Mark bis 14 590 Mark je nach Ausführung ein durchaus interessantes Angebot dar.

Wie der japanische Newcomer in die hiesige Autolandschaft paßt und was er im einzelnen zu bieten hat, untersuchte auto motor und sport an der 13 790 Mark teuren Ausführung mit Zweiliter-Motor und Fünfgang-Schaltgetriebe.

Karosserie: Kompaktform mit Nobel-Look

Wenn sich japanische Automobile – ganz im Gegensatz zur zweirädrigen Konkurrenz – auf dem deutschen Markt bislang recht schwer tun, dann nicht zuletzt wegen ihres uniformen, wenig attraktiven Aussehens. Die nicht zu übersehende Stillosigkeit in der Gestaltung vieler Details, aber auch die



Alle Betätigungselemente liegen gut zur Hand, das Lenkrad ist verstellbar

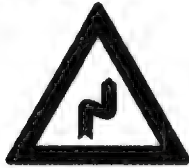


Die vielfach justierbaren Sitze sind mit samtartigem Stoff bezogen

Zum Vergleich	Mitsubishi Galant Sigma	Audi 80 LS	BMW 316	Ford Taunus 2.0 L	Opel Ascona 1.9 L	Simca 1308 GT
Hubraum cm³	1981	1470	1573	1999	1897	1442
Leistung PS bei 1/min	85/5000	85/5800	90/6000	90/5000	90/4800	85/5600
Testverbrauch L/100 km	13,4 N	10,7 S	12,6 N	12,7 S	12,8 S	11,5 S
Preis DM	13 790,–	13 765,–	14 980,–*)	13 365.–	13 192.–	13 698,–
Beschleunigung in s						
0– 60 km/h	5,7	4,5	5,4	5,2	4,9	5,7
0– 80 km/h	9,4	7,3	8,6	8,4	7,7	9,2
0–100 km/h	14,9	11,2	13,2	13,2	11,5	14,6
0–120 km/h	23,2	16,4	19,8	19,7	16,7	21,4
0–140 km/h	39,2	27,0	30,9	32,7	26,2	37,6
1 km mit stehendem Start	36,5	33,3	35,2	34,9	33,6	36,3
Höchstgeschwindigk. km/h	153,2	170,6	163,6	162,2	170,6	163,6

*) zweitürig

Über den Abrieb der Reifen in Kurven.

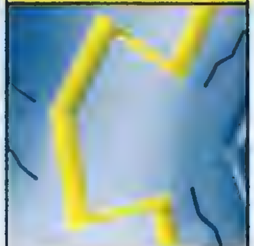




Wie weit Sie mit Ihrem Reifen kommen, hängt nicht nur von Ihrer Fahrweise ab.

Die Kurve macht den Reifen alt . . . Es ist bewiesen, daß der Reifen-Abrieb in Kurven bis zu achtmal höher liegt als bei Geradeaus- Fahrten, was vom ständigen Anheben und Aufliegen der Reifen herrührt. Das Ergebnis sind Querbewegungen innerhalb des Profils, die zu erhöhtem Abrieb führen.

Die Dunlop-Lösung . . .



Dunlop hat für dieses Problem spezielle Entkupplungsrillen entwickelt, die die Lauffläche leicht von den Reifenschultern abkuppeln. Daraus folgt eine Verminderung der Querbewegungen und eine Verringerung des Abriebs in Kurven.



Das AvD-Testergebnis in „Motor Reise Revue" (Heft 3/77) bestätigt unsere erfolgreichen Bemühungen um eine lange Lebensdauer der Reifen. So landete der Dunlop SP 4 im Langlauf auf Platz 1 und bekam die Note „sehr gut".

AvD: Platz 1 und Note „sehr gut" auch bei Aquaplaning . . .

Damit belegt der Dunlop SP 4, daß er Wirtschaftlichkeit und Sicherheit in sich vereint. Im Urteil des Test-Teams ist er sogar „. . . in der Summe seiner positiven Eigenschaften . . . um Nasenlängen voraus".

ADAC Der ADAC bestätigte im März '77 einmal mehr: Der Dunlop SP 4 ist „gut" bei Nässe und „gut" auch in der Verschleißprüfung. VF/30.

Dunlop SP Stahlgürtel. Langlaufreifen mit Sicherheitsprofil.

DUNLOP SP

starke Orientierung an den amerikanischen Autogeschmack standen sicherlich schon so manchem Kaufentschluß im Wege.

Von diesem Handicap ist der Galant Sigma weitgehend befreit, seit er im letzten Jahr eine völlig neue Karosserie bekam: ruhige Linien, eine ausreichend tief angesetzte Gürtellinie und ein sportlich wirkender Kühlergrill mit Doppel-Scheinwerfern verleihen ihm Züge, die auch hierzulande gefallen können.

Auch von den Abmessungen und Proportionen her paßt der Galant Sigma gut ins Bild. Radstand, Länge, Breite und Höhe stimmen fast millimetergenau mit den Maßen des Opel Ascona überein, was den fernöstlichen Mitsubishi beinahe nahtlos in die gerade auf dem deutschen Markt stark vertretene untere Mittelklasse einreiht.

Der Innenraum, der durch die vier serienmäßigen Türen bequem zugänglich

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 84,0 x 90,0 mm, Hubraum 1981 cm³, Verdichtungsverhältnis 8,5:1, Leistung 63 kW (85 PS) bei 5000/min, spezifische Leistung 31,6 kW/L (42,9 PS/L), maximales Drehmoment 137 Nm (14,0 mkg) bei 3500/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5000/min) 15,0 m/s, bei 100 km/h im V. Gang (entsprechende Drehzahl 3100/min) 9,3 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei Schwingungsausgleichwellen, obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Kette, über Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlsystem-Inhalt 6 L, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Ölinhalt Motor 4,5 L, Registervergaser, mechanische Benzinpumpe, 60 Liter-Kraftstofftank im Heck, Batterie 12 V 40 Ah, Drehstromlichtmaschine 630 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterrad-Antrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,369 (13,10), II. 2,035 (7,91), III. 1,360 (5,29), IV. 1,0 (3,89), V. 0,856 (3,33), R. 3,635 (14,14), Achsantrieb 3,89:1.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Federbeinen, Stabilisator, hinten Starrachse an Längs- und Schräglenkern, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauflenkung, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem, Bremskraftverstärker, Bremskraftregler, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Stahlgürtelreifen Michelin zX 165 SR 13.

ABMESSUNGEN

Radstand 2515 mm, Spur 1350/1340 mm, Außenmaße 4330 x 1655 x 1355 mm, Innenbreite vorn 1350 mm, hinten 1320 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 890 mm, hinten 840 mm, Sitztiefe vorn 480 mm, hinten 460 mm, Knieraum hinten 130–270 mm, Norm-Knieraum 130 mm, Wendekreis links 11,4 m, rechts 11,3 m, 4¾ Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 256 Liter, beziehungsweise 240 Liter bei zurückgestellter Fondsitzlehne.

GEWICHTE

Leergewicht (vollgetankt) 1090 kg, davon Vorderachse 585 kg, Hinterachse 505 kg, Gewichtsverteilung 53,7:46,3, zulässiges Gesamtgewicht 1545 kg, Zuladung 455 kg, Personenindexzahl 5,4, zulässige Anhängelast gebremst 1100 kg, ungebremst 500 kg, Leistungsgewicht (vollgetankt) 57,4 kW/t (12,8 kg/PS), bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 43,7 kW/t (16,8 kg/PS).

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . 153,2 km/h (entsprechende Drehzahl 4800/min)

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0– 40 km/h	3,0 s
0– 60 km/h	5,7 s
0– 80 km/h	9,4 s
0–100 km/h	14,9 s
0–120 km/h	23,2 s
0–140 km/h	39,2 s
1 km mit stehendem Start	36,5 s

Elastizität (im V. Gang) in s

40– 60 km/h	6,8 s
40– 80 km/h	14,1 s
40–100 km/h	22,6 s
40–120 km/h	33,6 s
1 km ab 40 km/h	39,9 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 48 km/h
II. Gang	13 bis 80 km/h
III. Gang	21 bis 118 km/h
IV. Gang	31 bis 152 km/h
V. Gang	38 bis 189 km/h*

* theoretischer Wert

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	48 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	63 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	70 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	72 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	75 Phon (dBA)
Bei 130 km/h	75 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	78 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Normalbenzin

Autobahn ca. 130 km/h	14,7 L/100 km
Autobahn ca. 110 km/h	11,6 L/100 km
Landstraße ca. 70 km/h	13,1 L/100 km
Kurzstrecke	12,5–14,0 L/100 km
Testverbrauch	13,4 L/100 km

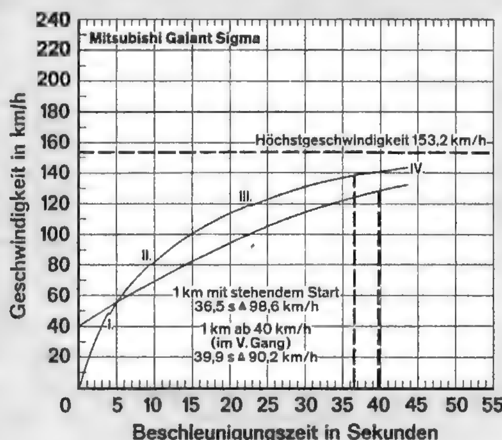
WARTUNG

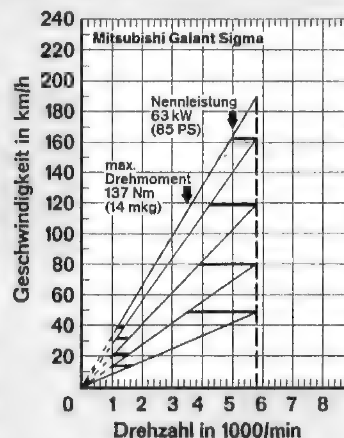
Inspektion und Ölwechsel alle 8000 km

RICHTPREIS

Limousine viertürig . . DM 13 790,–

Hersteller: Mitsubishi Heavy Industries, Ltd., 10,2-chome Marunouchi, Chiyodaku, Tokio, Japan.
Importeur: Trapp-Motor-Group GmbH, Postfach 1166, 6090 Rüsselsheim.







Mac Collins' frisch aus Dänemark



Mac Collins' Navy Blend:
dänisch mild. **DM 4,50**
Mac Collins' Scottish Mixture:
schottisch würzig. **DM 5,00**
Mac Collins' Plum Brandy:
fruchtig aromatisch. **DM 6,00**
Mac Collins' Irish Blend:
irisch herb-süß. **DM 6,50**



Luftdicht eingesiegelt,
in der neuen Metallic-Pouch.
Das vereint die Vorzüge einer
Dose mit der taschengerechten
Form des Tabakbeutels.

Mac Collins' Harmonie von Duft und Geschmack.

ist, bietet die in dieser Fahrzeugklasse üblichen Platzverhältnisse und dazu ein angenehmes Raumgefühl. Vier Personen können — bei ausreichender Knie- und Kopffreiheit auch im Fond — selbst auf längeren Strecken akzeptabel untergebracht werden.

Eindeutig über dem Klassendurchschnitt liegt die Qualität der Sitze. Sie sind körpergerecht dimensioniert und geformt, ausreichend straff gepolstert und mit rutschfesten, samtartigen Bezugstoffen versehen. Neben der griffgünstig angeordneten Längs- und Lehnenverstellung der beiden Vordersitze verfügt der Fahrersitz über eine zusätzliche Höhenverstellung sowie eine dreifach verstellbare Wirbelsäulenstütze. In Verbindung mit der ebenfalls serienmäßigen Lenkrad-Höhenverstellung läßt sich auch für ungewöhnliche Körpergrößen die jeweils günstigste Sitzposition finden.

Zur Serienausstattung gehören

- Automatikgurte vorn
- Kopfstützen vorn
- Verbundglasfrontscheibe
- Heizbare Heckscheibe
- Getönte Scheiben
- Fünfganggetriebe
- Bremskraftverstärker
- Bremsdruckregler
- Stahlgürtelreifen
- Höhenverstellung für Fahrersitz
- Lenkrad-Höhenverstellung
- Verstellbare Fondrückenlehne
- Dachhaltegriffe
- Wisch/Wasch-Automatik mit Intervallstufe
- Rückfahrscheinwerfer
- Drehzahlmesser
- Tageskilometerzähler

Als angenehme Sache erwies sich die in der Neigung variierbare Rückenlehne der Fondsitzbank, die zusammen mit kopfstützenähnlichen Polstern insbesondere den Langstreckenkomfort für die Hinterbänkler verbessert. Allerdings wird bei Schrägstellung der Lehne das ohnehin knappe Kofferraumvolumen weiter verringert.

Ungewöhnlich reichhaltig präsentiert sich beim Galant Sigma die serienmäßige Ausstattung. Neben den auf dieser Seite aufgeführten Details vermitteln Dinge wie beispielsweise die verdeckte Anordnung der Gurte, die zusätzliche Fernbetätigung des Kofferraumdeckelschlosses oder die Fondfußraum-Heizung sogar einen Hauch von Luxus. Unterstrichen wird dieser Eindruck von den sauber eingepaßten Teppichbelägen im gesamten Fußraum und im unteren Bereich der Türverkleidungen.

Keinen Anlaß zur Kritik geben auch die gut ablesbaren, blendfreien Instrumente sowie die durchweg gut zur Hand liegenden Betätigungsorgane. Besonderes Lob verdienen sich in diesem Zusammenhang das exakt und leicht schaltbare Fünfganggetriebe und das praktische Einschlüsselsystem.

Gewöhnungsbedürftig ist dagegen das Hebelsystem für die Heizung, und nicht überzeugen kann schließlich die Heizleistung selbst. Im Gegensatz dazu arbeitet das vielfach variierbare Frischluftsystem sehr effektiv, wenn auch nicht besonders geräuscharm.

Motor: vibrationsarm und schwach

Während die Karosserie des Japaners, die im übrigen einen soliden und gut verarbeiteten Eindruck macht, ausgewogen und praxisgerecht erscheint, kann das von seiner Motorisierung nicht gesagt werden. ▷



Der 2 Liter-Vierzylinder verfügt über zwei schwingungsdämpfende Ausgleichswellen



Das Kofferraumvolumen ist für die Fahrzeugklasse nur knapp ausreichend

Hauptnachteil des mit zwei Schwingungsausgleichswellen versehenen Reihenvierzylinders ist sein unterdurchschnittliches Leistungsvermögen, das für die Fahrzeugklasse zu insgesamt unbefriedigenden Fahrleistungen führt. Trotz des respektablen Hubraums von zwei Litern stehen als Nennleistung nur magere 85 PS (63 kW) bei 5000/min zur Verfügung. Das maximale Drehmoment beträgt 14 mkg und wird bei 3500/min erreicht.

Wie die Meßwerte ausweisen, erzielte der 1090 kg wiegende Testwagen eine Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h in 14,9 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit wurde mit 153,2 km/h gemessen. Sind diese Werte für ein Zweiliter-Auto schon wenig überzeugend, so erst recht die Art, wie sie erbracht werden. Der Motor zeigt sich dabei übermäßig angestrengt und drehunwillig und erreicht selbst in den unteren Gängen nur mühsam den roten Bereich des Drehzahlmessers, der bei 6000/min beginnt.

Das führt in der Praxis zwangsläufig zu einer recht gemächlichen Fahrweise mit etwa 3000 bis 4000 Motorumdrehungen. Hier zeigt der Vierzylinder bei passablem Antritt ein recht kultiviertes Laufverhalten, und auch die Geräuschentwicklung hält sich – speziell im V. Gang – in Grenzen.

Denn obwohl der mit 90 mm ziemlich langhubig ausgelegte Motor durch die Ausgleichswellen kaum Vibrationen spürbar werden läßt, ist die akustische Laufruhe in den oberen Drehzahlbereichen keineswegs besonders gut. Hinzu kommt, daß die einteilige Kardanwelle ab etwa 140 km/h zu beachtlichem Brummen neigt – ein Nachteil, der jedoch bei den künftig zur Auslieferung kommenden Fahrzeugen durch Einbau



Karosserie-Merkmale: kompakte Abmessungen ...



... und ein gefälliges Styling



Fahrwerks-Merkmale: robuste Konstruktion, akzeptable Federung, unproblematische Fahreigenschaften



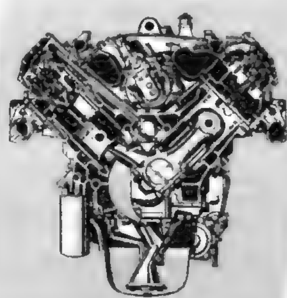
Nach unserem Größten schaut man sich um.

Auch Fachleute, die auf eine andere Marke schwören, drehen die Köpfe. Und meistens bedeutet das Anerkennung. Der Fiat 170, der Größte von Fiat-LKW, mit seiner Kraft und seinem modernen Konzept für den Fernverkehr spricht den Sachverstand an. Deshalb ist er jetzt auch in Deutschland Nachfolger vieler altbewährter Fahrzeuge. Ein tüchtiger, wirtschaftlicher Nachfolger.

Unseren Größten gibt es mit wassergekühltem 260-PS-Motor oder mit dem 330-PS-V 8-Motor, ebenfalls wassergekühlt. Beide Motoren entwickeln ihre volle Kraft aus den unteren Drehzahlbereichen. Sie sind sehr elastisch und günstig im Verbrauch. Sie laufen sehr ruhig und haben die besten Voraussetzungen für lange Lebensdauer. Fiat-Dieselmotoren machen immer mehr Fahrer in Europa zu ›Kilometer-Millionären‹.

Hinter unseren großen LKW mit großer Leistungskraft für lange Routen steht ein gut funktionierendes Service-Netz. Von Norwegen bis zum Bosporos und nach Asien hinein stehen die Fiat-LKW-Standarten. Sie signalisieren Service von Mensch zu Mensch. Mit Fachleuten, die werksgeschult sind. Die wissen, daß der LKW kostengünstig rollen muß.







Bessere LKW für besseres Leben

FIAT LKW



Ausser Konkurrenz

Die Premiere eines völlig neuen Porsche ist ein sehr seltenes Ereignis. Denn kein Wettbewerb setzt uns in Zugzwang, sondern allein der eigene Trieb zur Perfektion. Mit dem Porsche 928 erweitern wir unser Angebot um eine neue Klasse – und setzen auch hier wieder Maßstäbe für das kommende Jahrzehnt. Unvergleichlich wie die Statur des stehenden 928 und die Kultur des fahrenden, sind alle Eigenschaften dieses Wagens: Er bietet die Porsche-Dynamik und die Porsche-Handlichkeit eines reinrassigen Sportwagens – und verwöhnt Sie gleichzeitig mit allem Luxus und Komfort einer noblen Limousine.

Diese neue Meisterleistung unserer Ingenieure und Stylisten stellt sich ab Mitte Juni bei jedem Porsche-Händler Ihrem Urteil. Auf Wunsch senden wir Ihnen gerne schon vorab den 928-Katalog.

Die wichtigsten technischen Daten des Porsche 928:

4,5 Liter-Achtzylinder V-Motor aus Leichtmetall. 240 PS/177 kW bei 5500 U/min. K-Jetronic. Verdichtung 8,5 : 1. Normalbenzin. Kontaktlose Transistorzündung. Beschleunigung 0 – 100 km/h in 6,8 sec.

Höchstgeschwindigkeit: über 230 km/h. Transaxle-Bauweise, Achslastverteilung 50 : 50. Neues Porsche-Patent: Vorspursteuernde Hinterachse. Serienmäßige Bereifung: 225/50 VR 16. 5-Gang-Getriebe oder auf Sonderwunsch Vollautomatic. Porsche-Langzeit-Garantie.

PORSCHE 928

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Porschestraße 42, 7000 Stuttgart 40



einer zweiteiligen Kardanwelle und eines Mittellagers vermieden werden soll.

Daß der 8,5 : 1 verdichtete Motor trotz langem Hub und abgasfreundlicher Magereinstellung des zweistufigen Registervergasers mit dem Kraftstoff nicht besonders sparsam umging, liegt natürlich in erster Linie am häufigen Ausnutzen der Höchstleistung. Aber auch die mit doppelter Kurbelwellendrehzahl laufenden Ausgleichswellen sind daran nicht unschuldig: sie erhöhen die innere Reibung und damit den Kraftstoffverbrauch. Der Testverbrauch, der mit 13,4 Litern Normalbenzin pro 100 km registriert wurde, kann angesichts der schwachen Fahrleistungen kaum als günstig angesehen werden.



Ungewöhnliche Typenbezeichnung: Sigma

Fahrwerk: gutmütig und anspruchslos

Mit einzeln an Federbeinen aufgehängten Vorderrädern und einer angetriebenen starren Hinterachse hält sich der Galant Sigma an ein Konstruktions-Schema, das auch bei seinen europäischen Konkurrenten weit verbreitet ist. Die schraubengefederte Hinterachse wird von zwei kräftigen Längslenkern und von Schrägstreben geführt.

Auch die gemischte Bremsanlage mit vorderen Scheibenbremsen, hinteren Trommelbremsen, Bremskraftverstärker und Bremsdruckregler für die Hinterachse entspricht gutem Klassendurchschnitt.

Der mit Michelin zX-Stahlgürtelreifen ausgerüstete Testwagen zeigte ein gutmütiges Fahrverhalten mit stabilem Geradeauslauf und leichter Untersteuerneigung in Kurven. Nur bei Nässe war im Grenzbereich ein abruptes Übersteuern (Ausbrechen der Hinterräder) zu beobachten, das nur bei rascher Reaktion mit der leichtgängigen, aber sehr indirekten und wenig präzisen Lenkung kontrolliert werden konnte.

Die stets kompromißbeladene Abstimmung von Federung und Dämpfung ist beim Galant Sigma für japanische Verhältnisse relativ gut geglückt, denn der gebotene Federungskomfort kann angesichts der einfachen Fahrwerksauslegung noch zufriedenstellen. Das gilt sowohl für das nur mit dem Fahrer besetzte als auch für das vollbeladene Auto. Natürlich muß wie bei allen Starrachsautos auf unebener Fahrbahn auch hier eine gewisse Unruhe der Hinterachse in Kauf genommen werden, was zum Teil auch auf die schwache Dämpfung zurückzuführen ist.

Bei Wertung aller Kriterien stellt sich der Galant Sigma als ein Auto dar, das bei akzeptablen Anschaffungskosten eine überdurchschnittliche Ausstattung sowie eine solide Karosserie- und Fahrwerkskonstruktion bietet. Was er dagegen nicht bietet, sind zufriedenstellende Fahrleistungen und schon gar nicht den in der Werbung in Aussicht gestellten Achtzylinder-Komfort.

Helmut Eicker

auto motor sport **Test-zeugnis**

Mitsubishi Galant Sigma

PRÜFPUNKT	Bewertung*
● AUSSTATTUNG Reichhaltige Serienausstattung, u. a. Drehzahlmesser, in B-Säule integrierte Automatikgurte, Kopfstützen vorn, Verbundglasscheibe, heizbare Heckscheibe, Wisch/Wasch-Automatik mit Intervallstufe, Einschlüsselsystem, Fahrersitzhöhenverstellung, Lenkradhöhenverstellung, Fondsitzlehnen-Verstellung. Etwas schwach dimensionierte Heizung.	2
● BEDIENUNG UND HANDLICHKEIT Übersichtliche Instrumentierung, griffgünstig angeordnete Schalter und Hebel, jedoch umständliche Heizungsbetätigung. Leichtgängige, aber indirekte Lenkung, exakt schaltbares Fünfganggetriebe. Insgesamt befriedigende Handlichkeit.	3
● FAHRSICHERHEIT Leicht untersteuerndes Kurvenverhalten, befriedigender Geradeauslauf. Auf unebener Fahrbahn eingeschränkte Bodenhaftung der Antriebsräder. Mäßige Winterfahreigenschaften.	3
● KAROSSERIE Viertürige Karosserie mit kompakten Außenmaßen und ausreichendem Platzangebot im Innenraum. Kleiner Kofferraum. Gute Übersichtlichkeit, befriedigende Verarbeitungsqualität.	3
● KOMFORT Akzeptable Federung mit ausreichendem Schluckvermögen; zu weiche Dämpfung, laute Abrollgeräusche. Gute Sitze mit vielfältigen Verstellmöglichkeiten. Relativ lautes Motorgeräusch im oberen Drehzahlbereich. Geräusche der Kraftübertragung bei hoher Geschwindigkeit.	3
● FAHRLEISTUNGEN Für Fahrzeugklasse unbefriedigende Fahrleistungen. Durchschnittliche Elastizität. Höchstgeschwindigkeit mit 153,2 km/h zu niedrig.	4
● MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG Vibrationsarm, aber nicht besonders leise laufender Motor. Im oberen Drehzahlbereich unwillig und zäh wirkend. Exakt und leicht schaltbares Fünfganggetriebe, V. Gang als Schongang ausgelegt.	4
● WIRTSCHAFTLICHKEIT Für Fahrzeugklasse und gebotenen Ausstattungsumfang im Rahmen liegender Anschaffungspreis (13 790 Mark). Durchschnittliche Unterhaltskosten. Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr 36,0 Pf/km 20 000 km/Jahr 29,3 Pf/km 30 000 km/Jahr 27,0 Pf/km Ausreichend lange Inspektions- und Ölwechselintervalle (alle 8000 km); 1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung. Relativ hoher Benzinverbrauch, Testverbrauch 13,4 Liter Normal/100 km.	3

* 1 = sehr gut, 2 = gut, 3 = ausreichend, 4 = unbefriedigend, 5 = mangelhaft

GRIFF BEI NÄSSE

DURCH GOODYEAR-TECHNOLOGIE

Rennfahrer fahren Goodyear-Reifen. Sie vertrauen der Goodyear-Technologie, da Goodyear-Reifen ihnen besonders Griff bei Nässe bieten.

Wie wichtig Griff bei Nässe auch im Straßenverkehr ist, weiß jeder Autofahrer.

Der Goodyear G 800 + S wurde für alle Wetterverhältnisse entwickelt.

Dieser Stahlgürtelreifen gibt Ihnen größte Sicherheit in Kurven und beim Bremsen – auch auf regennassen Straßen.





G 800 + S
Stahlgürtelreifen

GOODYEAR

Die Marke der Weltmeister.



Fotos: Wally Wyss

Classic-Car

Mit dem MG-TC begann die Sportwagen-Ära in den USA.

Am Anfang war der MG-TC – zumindest in Amerika. Er war der erste echte Sportwagen, den die Amerikaner je zu Gesicht bekamen, mit Ausnahme jener Soldaten, die solche Fabelwesen schon in England während des Zweiten Weltkrieges entdeckt hatten.

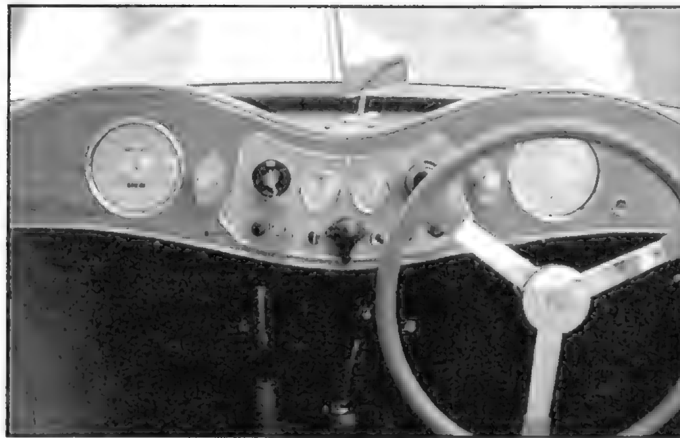
Die Buchstaben M.G. stammten von den „Morris Garages", einer Gründung des Ex-Motorrad-Rennfahrers Cecil Kimber, der sein erstes Auto im Jahre 1923 gebastelt hatte.

1927 war der MG Midget bereits in Serienproduktion und erlebte jedes Jahr Verbesserungen. Mit einem Turbolader versehen, eroberte ein solcher Zwerg 1930 mehrere Geschwindigkeits-Rekorde jenseits von 160 km/h und zog damit sofort die Aufmerksamkeit der Fachwelt auf sich. Aus diesem Winzling, so dämmerte es den Experten, ließe sich ja etwas machen.

Der TC, der 1949 in Amerika seine Premiere feierte, war die Fortentwicklung der Renn-MG, aber die Amerikaner blieben skeptisch gegenüber der „Nähmaschine" unter ihrer dünn-blechernen Haube: Die 1250 Kubikzentimeter des PAG-Motors mit seitlicher Nockenwelle lieferten bescheidene 54 SAE-PS bei 5200/min. Keine Konkurrenz, wie es schien, für Detroits riesige Reihen-Achtzylinder mit ihrem Stall voller Pferdestärken.

Ein David im Land der Goliaths aus Detroit: Der MG-TC von 1949.

Der Nachkriegs-TC war das Spiegelbild des Vorkriegsmodells, aber es gab auf den zweiten Blick wesentliche Änderungen. So waren Vorderrad-Aufhängung und hintere Blattfedern gründlich überarbeitet und neue Stoßdämpfer eingebaut worden. Die Karosserie wurde um vier Zoll verbreitert, außerdem wurden größere Zwillings-SU-Vergaser montiert.



Kindheitstraum: Üppiges Armaturenbrett

Das Armaturenbrett mit seiner fast dekadent-üppigen Ausstattung verzückte die Amerikaner, für die ein bloßer Tacho bis dahin das höchste der Gefühle gewesen war. Die Geschwindigkeit las man von einem handtellergroßen Instrument ab, und der TC rühmte sich eines Drehzahlmessers, Öldruck- und Batterie-Ladungsanzeiger. Hinzu kam noch der letzte Schrei aus der alten Welt: ein Warnlämpchen, das aufleuchtete, wenn das Benzin zur Neige ging.

Die Linienführung mit den ausladenden Kotflügeln, Trittbrettern, dem Reserverad auf dem Heck und den imposanten Speichenrädern ließ die Herzen biederer Buchhalter aus Connecticut auf Hochtouren schlagen. Endlich ein Auto, in dem auch er Nuvolari (der gewann übrigens 1933 das Ulster-Rennen in einem MG K3 Magnette) spielen konnte – die Scheibe nach vorne umlegen und genüßlich Fahrtwind schnuppern.

Der allerdings blieb mehr eine leichte Brise, denn bei 120 km/h war der Ofen aus (mit heruntergeklappter Scheibe ließen sich noch ein paar Tachostriche mehr herausschinden). Die Beschleunigungswerte von 0 auf 100 km/h – rund 22 Sekunden – lassen heute jeden Käferfahrer müde lächeln. Aber das Auto war leicht, drehte ziemlich hoch – eine Erholung nach Jahren betulicher Blech-Monster aus Detroit.

Man mußte allerdings ein wenig masochistisch veranlagt sein, um den TC lieben zu können. Das Auto wurde nur mit Rechtslenkung geliefert, was beim Überholen störte, Heizung und Stoßstangen fehlten.

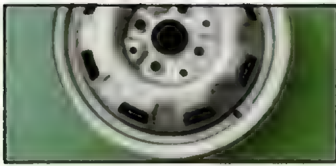
Wer seine Amerika-Kenntnisse ausschließlich aus Filmen bezieht, müßte glauben, die USA seien in den fünfziger Jahren von MG-Autos überflutet gewesen. In Wirklichkeit wurden jedoch nur 2000 Stück importiert, während in England 3408 TC abgesetzt und 4500 in die übrige Welt verkauft wurden. Aber schlaue Werbe-Leute karrten die MG-Sportwagen reihenweise in die Filmstadt Hollywood, wo sich die damalige Schickeria (unter anderen Clark Gable, Phil Hill oder Briggs Cunningham) gerne am Steuer fotografieren ließen.

Heute erzielen die kleinen Engländer Traumpreise auf Oldtimer-Auktionen. 12 000 Mark und mehr lassen sich Amerikaner das Vergnügen kosten, in dem ersten Sportwagen zu fahren, den sie je zu Gesicht bekamen. Und die Erfüllung eines Kindheitstraums läßt sich ein Yankee gerne etwas kosten. Als 1949 die Amerikaner noch dabei waren, den TC zu entdecken, führte MG bereits ein zivilisierteres Modell – den TD – ein mit verkürzter Limousinen-Karosserie, massiven Felgen und Stoßstangen. Die Traditionalisten tobten: „MG hat ausverkauft."

Aber der Strom neuer TC-Modelle aus England versikkerte nach und nach, und bald kauften auch die enttäuschten TC-Fans den TD, von dem einige Zehntausend gebaut wurden. Zugegeben: Der TD war das bessere Auto – für den Mechaniker. Aber das zählt wenig bei Menschen, die Autos mit dem Auge genießen.

Der TC war aufregend – und deshalb unvergeßlich.

Wally Wyss



Im Räderwerk

Wer an Deutschlands Autos mitbaut (3): Die Rad-Industrie.

Wer das Rad als Felge bezeichnet, irrt unfachmännisch: Felge heißt nur der Radkranz, der als Bett des Reifens dient. Es ist richtig, von breiten oder schmalen Felgen zu sprechen, aber zum Rad wird die Felge erst durch die Schüssel, das tragende Mittelstück.

Als Standardausrüstung herrscht das Stahlblechrad. Das Leichtmetallrad, in einem Stück gegossen oder geschmiedet, hat als Erstausrüstung – Lieferung am Neuwagen – etwa fünf Prozent des deutschen Markts erobert, Tendenz steigend. Der Mehrpreis, orientiert am Ersatzteilpreis (das Autowerk zahlt weit weniger an den Lieferanten), setzt jedoch Grenzen: 30 bis 50 Mark kostet ein Stahlblechrad im Laden, etwa 100 bis 250 Mark ein Rad aus Leichtmetallguß, etwa 350 bis 420 Mark ein geschmiedetes Leichtmetallrad.

Qualitativ spricht nichts gegen das Stahlblechrad; so bleibt es für die absehbare Zukunft Standardausrüstung auch bei teuren Autos. Das Leichtmetallrad hat den Vorteil des geringen Gewichts zugunsten der Bodenhaftung: weniger ungefederte Masse.

Die Fertigung der Stahlblechräder für Personenwagen ist bei allen Herstellern im Prinzip gleich; Unterschiede gibt es nur bei mehr oder weniger rationellen Werkzeugen und Arbeitsabläufen. Für die Felge wird das in Rollen (coils) vom Stahlwerk gelieferte Material geschnitten, gerundet und geschweißt. Nach Glätten der Schweißnaht und Nebenarbeiten erhält dieser Reif in drei Stationen durch Rollen ohne Erhitzung die Form als Reifenbett.

Die Schüssel wird aus einer flachen Blechtafel gepreßt. In den Grenzen des Materials kann der Designer des Autowerks die Fassade der Schüssel bestimmen, beraten vom Radhersteller. Löcher und schwierige Profilierungen kosten extra. Die Schüssel paßt stramm in die Felge – sie wird hineingepreßt; schon vor dem Verschweißen bildet das Rad eine solide Einheit. Zentriert wird es über das exakte Nabenloch oder die Löcher für die Radschrauben: Etwa

Gegossenes Leichtmetallrad: Know-how erfordern vor allem die Nacharbeiten

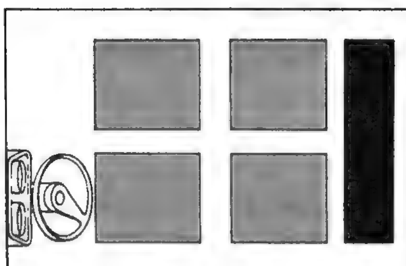
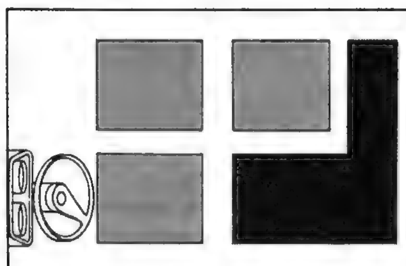
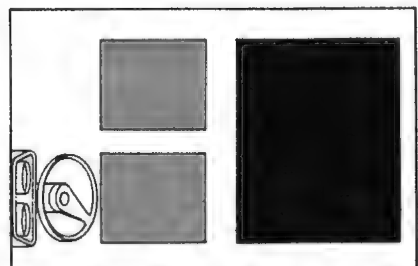
Warum kriegt "Der Spatz aus Paris" nie einen Kater?

(Weil er so wenig säuft.)

Was Sie über den neuen Citroën LN, den Spatz aus Paris, wissen sollten:
Allgemeine Merkmale: Hubraum: 597 ccm, 32 DIN-PS, 5,9 Liter auf 100 km bei 90 km/h. 3,38 Meter Gesamtlänge. 9,4 Meter Wendekreis. Frontantrieb. Einzelradaufhängung. Zweikreis-Sicherheitsbremssystem. Scheibenbremsen vorn.
Besondere Kennzeichen: Vielfach variabler Innenraum durch einzeln vorklappbare Rücksitze. Große Heckklappe. Pflegeleichte Stoff- und Kunstlederbezüge. Gepolstertes Sicherheitslenkrad. Umfangreiche Serienausstattung einschließlich heizbarer Heckscheibe und Automatic-Sicherheitsgurten vorn.
Herkunft und Verbreitung: Stammt aus Paris. Ist deswegen den Verkehr der Großstadt von Haus aus gewohnt und bewegt sich gerne darin.
Falls diese Aufstellung noch einige Fragen, die Sie ganz besonders interessieren, offengelassen hat: Der Citroën LN beantwortet sie Ihnen gerne persönlich. Bei einer Probefahrt. Fragen Sie nach dem Spatz aus Paris bei Ihrem Citroën-Händler.



DM 7.995,-
(unverbindliche Preisempfehlung incl. MwSt.)

Einzigartig in seiner Klasse: der LN hat auch hinten zwei Einzelsitze, getrennt vorzuklappen. Das gibt einen ideal variablen Raum für das Gepäck.

Kurz & Keck: CITROËN LN - Der Spatz aus Paris.

wilkens wpt

Citroën: Jahresgarantie ohne km-Begrenzung
Citroën Automobil AG, Postfach 90 30 80, 5000 Köln 90. In Europa 9.000 Service-Stationen. Citroën empfiehlt TOTAL.

CITROËN LN

1,25 Millimeter bei Rundum- und Planlauf (Höhen- und Seitenschlag) sind das Maximum nach Norm, anspruchsvollere Kunden wie Daimler-Benz unterscheiden zwischen Welligkeit und Exzentrizität und lassen bei letzterer, entsprechend dem Leichtmetallräder-Standard, nur 0,35 Millimeter zu.

Das Material wird beim Eingang geprüft, Proben auf Sicht und Feinmeßgeräte begleiten die Produktion, ausgeschnittene Radsektoren dienen Materialtests. Alle „Aufschriebe" müssen wegen der Produkthaftung mindestens zehn Jahre lang aufbewahrt werden.

Üblicherweise werden die Räder beim Hersteller lackiert, das moderne Elektrophorese-Verfahren ist selbstverständlich: Feinwäsche, Phosphatieren, Elektro-Tauchlackierung, Einbrennen mit 160 bis 260 Grad Radtemperatur.

Zwei deutsche Autowerke machen ihre Räder für Erstausrüstung selbst: VW/Audi (auch für Handel) und – mit Ausnahmen wegen besonderer Gestaltungsfinessen – Ford. Opel lackiert zum Teil selbst; im übrigen liefern die drei deutschen Produzenten von Stahlblechrädern den gesamten Bedarf.

Die Kronprinz AG in Solingen, seit 1938 Tochter des Mannesmann-Konzerns, ist mit der Urgeschichte des Automobilrades verbunden: 1897 gründeten Rudolf Kronenberg und Carl Prinz das Unternehmen für die Herstellung von Kraftfahrzeug-Chassisteilen und verknüpften ihre Namen zum zeitgemäßen Kronprinz. 1903 erhielten sie ein richtungsweisendes Patent für das von Kronenberg entwickelte abnehmbare Stahlrad, mit dem sie zu fortschrittlichen Spezialisten wurden.

Die Lemmerz-Werke GmbH in Königswinter – am Rhein gegenüber Bonn-Bad Godesberg – gingen aus einem kleinen Familienbetrieb hervor und blieben Familienfirma. 1919 begannen die Gebrüder Lemmerz – Franz und Simon als Techniker und Johann als Kaufmann – mit zehn Mann, die Felgen reichlich vorhandener deutscher Autoräder für amerikanische Reifen zu verbreitern – deutsche Reifen waren Mangelware, die damaligen US-Besatzer hatten viele zu verkaufen. Während Kronprinz von Mannesmann mit Material beliefert wird, hat Lemmerz in den fünfziger Jahren ein eigenes Stahl- und Walzwerk errichtet, es produziert Stahlblech ab fünf Millimeter Stärke für Lastwagenräder.

Die 1926 gegründete Autoräder- und Felgenfabrik Max Hering AG in Ronneburg, heute DDR, fiel mit Kriegsende aus.

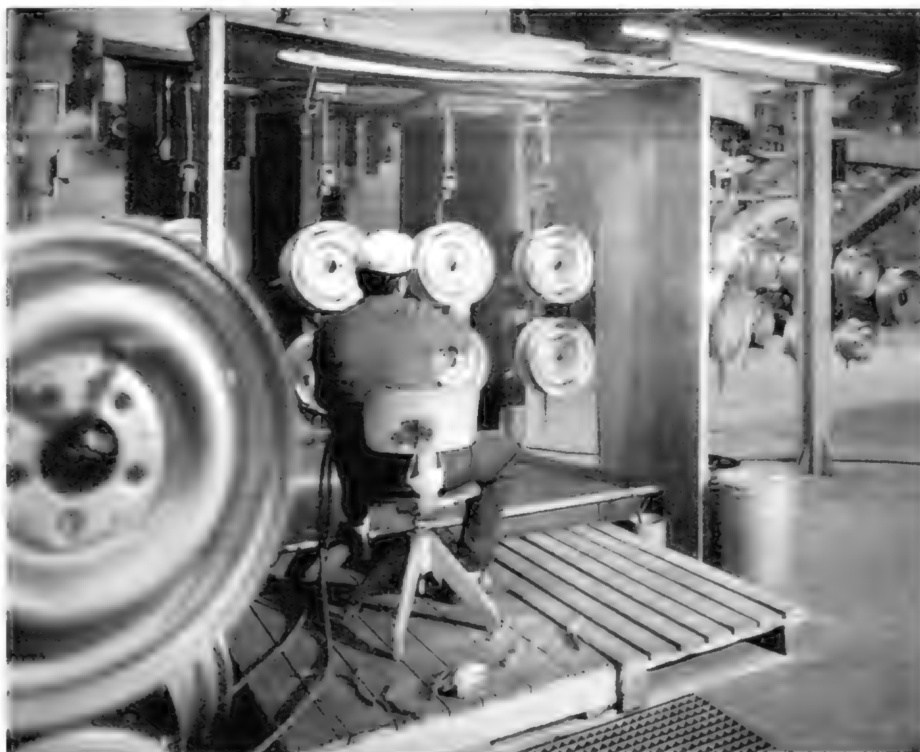
Dritter Radproduzent der Bundesrepublik ist die Südrad GmbH in Ebersbach/Fils zwischen Stuttgart und Göppingen, gegründet 1946, als Südwestdeutschland durch die Besatzungszonengrenze eine Räderfabrik brauchte. Federführend war die prominente Pressenfabrik Louis Schuler AG in Göppingen mit Know-how und anfänglicher Beteiligung von Lemmerz.

Bei Kronprinz sind 1600 Menschen tätig, bei Lemmerz 2600 („Wir sind an erster Stelle auch im Programm"). Die Lieferstückzahlen sind etwa gleich; das bedeutet jeweils etwa neun Millionen Räder für Fahrzeuge aller Art im Jahr, täglich etwa 35 000 Personenwagenräder bei Kronprinz und 50 000 bei Lemmerz; 12 500 werden von 600 Südradlern erzeugt. Der größte Teil wird an die Autowerke geliefert, der Rest an den Handel, der den Radmachern wichtig ist: Die Werke zahlen Mini-Preise, der Handel verhilft zur Balance.

Nervensache ist für Zulieferer der Autoindustrie auch das Quotensystem: Nicht Lieferzahlen werden vereinbart, sondern Anteile am Bedarf. Wenn die Autoproduktion sackt, müssen die Lieferanten automatisch drosseln. Aber die Autokrise war wegen der breiten Palette von Rädern zum Beispiel auch für die Landwirtschaft kein tiefer Einbruch für die Rad-Gesamtproduktion, und der Ersatzbedarf ist mehr mit dem Autobestand als den Schwankungen der Produktion verknüpft – da wurde allerdings das Spike-Verbot fühlbar. Leichtmetallräder haben Konjunktur; die Autowerke bestellen hier eher in Zahlen als in Quoten.

Etwa 36 Radproduzenten gibt es in Europa, 30 machen Personenwagenräder, doch kein deutsches Werk zeigt Neigung, Stahlblechräder im Ausland zu kaufen – der Handel darf und tut es. Sorgen macht den Rädermachern am ehesten die Importkonkurrenz bei einfachen Rädern für die Landwirtschaft und ähnliche Zwecke, während bei den deutschen Lastwagenrädern Verfahrensvorteile und Patente bei Kronprinz wie Lemmerz positiv zählen.

Kummer bereitet neuerdings die Erwägung des Kraftfahrtbundesamts, eine Bauartgenehmigung für die Räder vorzuschreiben, was in der Praxis bedeuten würde, daß Räder nur über die Autowerke geliefert werden könnten. Ein solches Abblocken des Handelsrades würde auf dem Markt teure Komplikationen ergeben und die Kalkulationsgrundlage umwerfen.


Fotos: Binder

Stahlblechräder: Massenfertigung, von Qualitätskontrollen begleitet

Etwa 35 Radtypen für die Erstausrüstung von Personenwagen muß ein Radproduzent fertigen, dazu etwa 350 für ältere Modelle. Daß künftig weitere Leichtmetallräder dazukommen, gilt in der Branche als wahrscheinlich; von konkreten Plänen ist nur in Zusammenhang mit Kronprinz die Rede: Dort sind Leichtmetallräder im Angebot, aber nicht aus eigener Produktion, die jedoch anscheinend vorbereitet wird. Beim Konkurrenten in Königswinter war der kürzlich verstorbene große Chef Paul Lemmerz gegen Aluminium, und Südrad überlegt noch.

Für die Herstellung von Leichtmetall-Autorädern gibt es in der Praxis zwei Verfahren: Schmieden und Gießen.

Geschmiedete Leichtmetallräder fertigt die Firma Otto Fuchs KG, alteingesessen in Meinerzhagen, mit exklusivem Patent. Ohne Schlag, der metallurgische Schäden hervorrufen würde, prägt eine Presse mit 4500 Tonnen Druck in zwei Phasen das Aluminiumrad mit engem Felgenbett, das in einem Kaltwalzprozeß seine endgültige Form erhält. Auf Drehbänken, Fräs- und Bohrmaschinen wird das Rad weiter verarbeitet, eloxiert (Verstärkung der natürlichen Oxydschicht durch elektrolytische Oxydation gegen Korrosion) und teilweise poliert – insgesamt sind es 56 Arbeitsgänge für das fertige Fuchsrad.

Das geschmiedete Aluminium ist sehr zäh und rißfest; seine Qualität ist so gesichert, daß es keine Röntgenuntersuchung als Kontrolle erfordert. Das Schmiederad wirkt auch optisch hochwertig. Sogar in einigen Autowerken, die Gußräder verwenden, empfinden Stylisten und Techniker das geschmiedete Material als edler. ▷

Für die Firma Fuchs sind die Räder nur ein Nebenprodukt; sie gehört zur europäischen Spitze der Verarbeitung von Aluminium, Magnesium, Titan, Kupfer und Messing. In vier Werken arbeiten 4000 Menschen an Fuchs-Produkten; das Programm reicht von Drähten bis zu anspruchsvollsten Flugzeugteilen.

Porsche gab 1966 den Anstoß: Das markante Rad des 911 kommt aus Meinerzhagen, ebenso Ausführungen für den VW-Porsche 914, den NSU Ro 80 und den Opel Kadett GT/E, und für Mercedes-Benz muß Leichtmetall von Fuchs geschmiedet sein. Etwa 1000 Räder täglich sind es insgesamt.

Trotz unbestrittener Qualitäten hat das Schmiederad es schwer, sich für künftige Modelle gegen das gegossene Rad durchzusetzen. Der Porsche 928, bei dem es nicht auf den Preis ankäme, hat Räder aus Aluminiumguß — ein Vertrauensbeweis.

Aktuell ist nur der Niederdruck-Kokillenguß: Die Aluminiumschmelze wird unter geringem Druck in die Gießform — Kokille — eingedrückt und wird nach Erkalten in einer Kette von Arbeitsgängen nachgearbeitet — Bild Seite 134 —, chromatiert (entsprechend dem Eloxieren), schließlich elektrostatisch lackiert. Räder- und Autohersteller prüfen in langwierigen Tests Korrosion, Haftung, Schlagfestigkeit und Abrieb.

Gießen ist nicht patentiert, bei geringen Ansprüchen an Finesse geht es auch mit Sandguß (Formsand als Gußform); er dient dem Designer für Rad-Prototypen.

Die Qualitätsüberwachung ist aufwendig: röntgenologische und dimensionelle Prüfungen überwachen jede Fertigungsstufe. Extreme Kurvenfahrt wird simuliert, ebenso wie Aufpralltests mit ausreichend bruchfreier Verformung.

Der Formgestalter kann seine Phantasie in Skulpturen umsetzen — nicht selten mit mehr Masse als nötig, während es eigentlich Sinn des Leichtmetallrades ist, möglichst leicht zu sein. Wenn ein Stahlblechrad für einen bestimmten Wagen etwa neun Kilogramm wiegt, kommt ein diszipliniert gestaltetes Gußrad mit sechs Kilogramm aus, durch Styling kommen etwa zehn bis 15 Prozent dazu. Die geschmiedeten Fuchs-Räder sind aus Sicherheitsgründen etwas überdimensioniert. Ihr Gewicht liegt jedoch immer noch unter dem vergleichbarer Gußräder.

Das besonders leichte Material Magnesium ist aus Gründen des problematischen Korrosionsverhaltens für deutsche Serienwagen derzeit nicht mehr in der Diskussion.

Als Spezialisten prominent sind in der Bundesrepublik zwei Unternehmen: Die Firma ATS (Initialen für Autotechnik-Spezialzubehör) in Bad Dürkheim, neuerdings als Rennwagen-Sponsor aktiv, wurde 1964 für Zubehörproduktion gegründet und fertigt seit 1970 Leichtmetallräder. 160 Beschäftigte sind tätig, 2500 und mehr Gußräder machen sie am Tag mit fortschrittlicher Verfahrenstechnik.

Räder in Zahlen

76 Millionen Räder laufen an Personenwagen in der Bundesrepublik. Weitere 19 Millionen fahren als Reserveräder mit. Mitsamt Doppelgarnituren für Winterbereifung entfallen fast zwei Räder auf jeden Bundesbürger: 16 Kilogramm pro Kopf. Dazu kommt der kaum überschaubare Vorrat beim Neu- und Gebrauchthandel, die Schwergewichte der Nutzfahrzeuge ungerechnet. Die deutsche Personenwagenproduktion erfordert etwa 18 Millionen Räder im Jahr, der Handel sieben bis acht Millionen.

Etwa 1000 Räder sind es bei der Firma Ronal in Forst bei Bruchsal mit 200 Beschäftigten, für Motorradräder dazu 30 Mann unter der Marke ATW, für Handelsräder die Firma Vial in Frankreich. Ronal-Chef Karl Wirth und Cheftechniker Norbert Oberschmidt, beide nahe 40, kamen über motorsportliche Interessen um 1968 zum Alu-Rad und kämpften 1971 die TÜV-Probleme siegreich durch. Beide haben hoch in Fertigungsanlagen und Prüffeld investiert. Während die Autoindustrie bei Stahlblechrädern die Massen-Aufträge streut, um nicht von einem Zulieferer abhängig zu sein, ist der Kontakt bei Leichtmetallrädern wegen der besonderen Formen von Fall zu Fall enger, zeitweise auch exclusiv, doch ohne Dauerbindungen.

Ob ein Leichtmetallrad von ATS oder Ronal oder anderer Herkunft ist, ob das Autowerk es selbst gegossen und das Design mehr oder weniger beeinflußt hat, ist eine Wissenschaft für sich. Importiert werden für die Erstausrüstung derzeit nur Pedrini-Räder aus Italien für BMW neben der BMW-Eigenproduktion, das BMW-typische Design kam von der Firma Alpina. Die Spitzentechniker von BMW äußern Respekt fürs Schmiederad, sind mit den hochqualifizierten Gußrädern aber ohne Einschränkung zufrieden.

Macht Radmachen glücklich? Die Kassen scheinen zu stimmen, und Schöpferstolz kennzeichnet alte wie junge Firmen: eine runde Kunst. *Paul Simsa*



Lagerhaltung in der Räderfabrik: Das Autowerk wird auf Abruf beliefert

Naturfrisch. Pitralon Rasierwasser.

Mit Zedernöl.



Pitralon mit den natürlichen Wirkstoffen der Zeder. Verwöhnt die Haut nach dem Rasieren mit wohltuender Pflege und prickelnder Frische.

Naturfrische Pflege mit Zedernöl.





AFTER SHAVE, PRE SHAVE, EAU DE COLOGNE, RASIERCREME, SEIFE.

Kurztest

Renault 20 GTL

Mehrwert-Steuer

Spitzenmodell der Renault 20-Baureihe mit Servolenkung.

Weniger erfreulich ist, daß Renault beim Vierzylinder-Modell die Servolenkung eingespart hat, denn die Normallenkung erfordert große Lenkausschläge, ist nicht frei von Antriebseinflüssen und beim Rangieren schwergängig", schrieb auto motor und sport in Heft 11/1976 über das damalige Topmodell der R 20-Baureihe, den Renault 20 TL.

Diesen nicht zu übersehenden Minuspunkt des R 20, der die Freude an der geräumigen und komfortablen Limousine nachhaltig schmälert, brauchen R 20-Interessenten neuerdings nicht mehr in Kauf zu nehmen. Denn der in Frankreich schon seit längerer Zeit verkaufte R 20 GTL ist nun auch in der Bundesrepublik lieferbar, und dieses Modell besitzt serienmäßig die vom Sechszylinder R 30 TS übernommene Lenkhilfe, die für die billigeren R 20-Typen R 20 L und R 20 TL auch gegen Aufpreis nicht erworben werden kann.

Mit Servo agiler und handlicher

Renault-Kunden war die neue Modell-Variante offensichtlich sehr willkommen: Bereits heute entscheiden sich exakt 24,4 Prozent aller R 20-Käufer für den GTL, was in der Praxis bedeutet, daß der Neue dem TL kräftig zusetzt. Den relativ schlicht ausstaffierten R 20 L nämlich wollen noch nicht einmal ein Prozent der R 20-Käufer haben.

Die Bekanntschaft mit dem R 20 GTL machte denn auch schnell deutlich, daß diejenigen, die den Mehrpreis von immerhin 1000 Mark für diesen Typ auszugeben bereit waren, daran gut getan haben. Denn die Servolenkung arbeitet angenehm leichtgängig und unterdrückt weitgehend die in schnell gefahrenen Kurven kräftig spürbaren Antriebseinflüsse.

Aber auch wer eine geruhsame Fahrweise schneller Gangart vorzieht, dürfte sich leicht davon überzeugen lassen, daß bei einem Frontriebler dieser Gewichtsklasse — der R 20 wiegt 1175 kg — auf eine Lenkhilfe schlecht verzichtet werden kann. Dies gilt vor allem für das Fahren im Stadtverkehr: Parkmanöver, bei denen die Normallenkung energisches Zupacken erfordert, lassen sich im R 20 GTL mit beinahe spielerischer Leichtigkeit bewältigen, und in engen Kurven kommt dem Piloten die sehr viel direktere Übersetzung zustatten.

Während die reguläre Lenkung im Interesse noch akzeptabler Lenkkräfte so indirekt ausgelegt wurde, daß von Anschlag zu Anschlag ganze viermal gedreht werden muß, sind es beim Ser-

Äußerlich unterscheidet sich der R 20 GTL nicht von der billigeren, weniger reichhaltig ausgestatteten TL-Version.

Fotos: Seufert



Motorrad-Persönlichkeit.

Honda GL 1000 Gold Wing

Es gibt eine Motorradpersönlichkeit, die in außergewöhnlichster Art das besitzt, was Motorräder von Honda weltberühmt gemacht hat. **Die Honda GL 1000 Gold Wing.**

Schon ihr stilistischer und technischer Eindruck vermitteln dem Kenner die Überlegenheit, die diese Maschine in ihren fast absolut zu nennenden Sicherheits- und Komfortwerten auszeichnet.

Und beim Fahren wird er bestätigt: Es gibt wohl kaum eine Maschine, die ihre Endwerte – die jeder bis an seine eigenen Grenzen gestalten kann – mit einer derartigen Fahrkultur erreicht, wie die **Honda GL 1000 Gold Wing.**

Aus diesen Gründen schrieb auch die Motorradpresse: „Es gibt gewiß eine ganz neue Dimension, die sich dem Fahrer einer **Honda GL 1000 Gold Wing** eröffnet" (Das Motorrad). Und jemand anderes sagte (Münchner Merkur): „Honda greift mit der **GL 1000 Gold Wing** nach den Sternen".

Der Mensch hat Grenzen, aber er ist grenzenlos in seinen Wünschen. Die Honda GL 1000 Gold Wing wurde für diesen Menschen gebaut.

4 Zyl. 4-Takt-Boxermotor, wassergekühlt
999 ccm, 82 PS, über 200 km/h
5-Gang-Getriebe, Kardanwelle
Doppelscheibenbremse vorn,
Scheibenbremse hinten
elektr. Anlasser und Kickstarter,
Benzinuhr etc.



Honda wurde 1978
Langstrecken Europameister
Ein Beweis für Leistung, Zuverlässigkeit und
Ausdauer aller Honda-Motorräder

Come out on a HONDA

Für weitere Informationen und Händlernachweis ...
European Honda Motor Trading GmbH · ... 166 · 6050 Offenbach · ...

1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung und **kostenlose 1. Inspektion** für alle Honda-Motorräder.

Kurztest

Renault 20 GTL

vo-Aggregat nur drei Lenkradumdrehungen – eine Differenz, die für eine ganz wesentlich verbesserte Handlichkeit sorgt.

Ein Schönheitsfehler, der auch schon beim R 30 TS beobachtet wurde, haftet allerdings auch der R 20-Lenkung an: Die Servopumpe gibt beim Einschlagen der Lenkung laute Schlürfgeräusche von sich — eigentlich erscheint es unverständlich, warum sich Renault bisher noch nicht intensiv bemüht hat, diesen oftmals



In Armaturenbrett-Mitte die Schalter für die Fensterheber

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR
Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor vor der Vorderachse eingebaut, Bohrung x Hub 79,0 x 84,0 mm, Hubraum 1647 cm³, Verdichtungsverhältnis 9,3 : 1, Leistung 66 kW (90 PS) bei 5750/min, spezifische Leistung 40,2 kW/L (54,6 PS/L), maximales Drehmoment 131 Nm (13,4 mkg) bei 3500/min, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Nokkenwelle im Zylinderblock, Antrieb durch Kette, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung, Druckumlaufschmierung, Weber Fallstrom-Registervergaser.

KRAFTÜBERTRAGUNG
Vorderrad-Antrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Viergang-getriebe mit Mittelschaltung.

FAHRWERK
Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, vorn und hinten Schraubenfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer und Stabilisatoren, servounterstützte Zahnstangenlenkung, hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, vorn innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Stahlgürtelreifen Michelin zX 165 SR 13.

FAHRLEISTUNGEN
Höchstgeschwindigkeit 165,9 km/h (entsprechende Drehzahl 6000/min). Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0– 40 km/h	3,1 s
0– 60 km/h	5,4 s
0– 80 km/h	8,7 s
0–100 km/h	13,6 s
0–120 km/h	20,4 s
0–140 km/h	36,5 s
1 km mit stehendem Start	35,5 s

Elastizität (im IV. Gang) in s

40– 60 km/h	8,7 s
40– 80 km/h	16,5 s
40–100 km/h	24,2 s
40–120 km/h	34,0 s
1 km ab 40 km/h	40,9 s

RICHTPREIS
Renault 20 GTL DM 16 995,–

kritisierten Mangel abzustellen.

Im übrigen entspricht der GTL weitgehend seinen billigeren Brüdern. Er wird vom gleichen 1647 cm³-Vierzylinder mit einer Leistung von 90 PS (66 kW) angetrieben, der ihm zu befriedigendem Temperament verhilft und zudem mit recht bescheidenen Benzinmengen zufrieden ist. Und er besitzt das gleiche Fahrwerk, das gutmütiges, untersteuerndes Fahrverhalten mit überdurchschnittlich gutem Federungskomfort vereint.

Aufgewertete Ausstattung

In der Ausstattung indessen gibt es Unterschiede, die den beträchtlichen Mehrpreis gegenüber dem R 20 TL verständlich machen. Auf diesem Sektor nämlich entspricht der GTL weitgehend dem R 30 TS — er verfügt also unter anderem über folgende Zutaten: Elektrische Scheibenheber für die vorderen Fenster, Zentralverriegelung und elektrische Zeituhr sowie Teppichboden im hinteren Fußraum.

Diese Dinge sind sicherlich geeignet, den täglichen Umgang mit einem Auto angenehmer zu machen — wirklich notwendig sind sie freilich nicht. Die TL-Ausstattung genügt den in dieser Preisklasse selbstverständlichen Anforderungen vollkommen — und damit ist klar, daß Renault die Wünsche deutscher Käufer sicher noch besser getroffen hätte, wenn statt des relativ teuren R 20 GTL ein schlichter TL mit Servolenkung das Modellprogramm erweitert hätte. *G. L.*

Schutzengel aus Papier

Was die Schutzbriefe der Automobilclubs nützen.

Von Werner Schruf

Knapp zwei Millionen deutscher Autofahrer traten ihre Urlaubsreise im vergangenen Jahr mit einem Schutzbrief in der Tasche an. Offeriert werden diese mit zahlreichen Kredit- und Gutscheinen, Hinweisen und nützlichen Adressen ausgestatteten Heftchen ausschließlich von den Automobilclubs. Ihren Besitzern bieten die Schutzpässe – so verspricht es jedenfalls die Werbung der Vereine – die beruhigende Gewißheit, in Notfällen mit außergewöhnlichen Hilfeleistungen der Club-Organisationen rechnen zu können. Und zwar, je nach Art des erworbenen Schutzbriefes, entweder nur im Ausland oder nur in der Heimat.

Ihre Dienste lassen sich die Clubs gut honorieren. Denn wer einen Schutzbrief haben möchte, muß Mitglied im Verein sein und den jährlich fälligen Clubbeitrag überwiesen haben. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, ist zu-



Fotos: Richter

Das Schutzbrief-Angebot der Automobilclubs ist sehr reichhaltig, ihre Leistungen sind unterschiedlich

Terras, Stadhuisbrug, Utrecht



Wer DRUM dreht, hat seinen eigenen Geschmack.



Wer sich zu diesem echten Halfzware bekennt, weiß, daß er schmeckt.
Daß er womöglich frischer als andere zu kaufen ist und sich leicht dreht, ist selbstverständlich. Sein Preis von 2,75 für ca. 40 Stück ist angemessen. Das reicht.

De echte Halfzware uit Holland.



dem der Schutzpaß noch extra zu bezahlen.

Genaugenommen fällt der Verkauf von Schutzbriefen unter die Rubrik Versicherungsgeschäfte. Denn die eingehefteten Schecks, Kreditkarten und Bons können natürlich keinen Schutz vor Unannehmlichkeiten wie beispielsweise Pannen, Unfällen oder Krankheiten bieten. Sie gewährleisten lediglich, wie andere Versicherungen auch, in genau definierten Notfällen eine Unterstützung finanzieller oder organisatorischer Art.

Den billigsten Schutzbrief hält der Auto Club Europa (ACE) für seine Mitglieder parat: Hier ist er nämlich zugleich auch der Mitgliedsaus-

Zahlreiche Kredite: Auslands-Schutzbriefe

weis, und den gibt es schon für einen Mindest-Jahresbeitrag von 28 Mark. Der ausschließlich den Gewerkschafts-Mitgliedern reservierte Verein bietet gegen höhere Beiträge noch weitere Versicherungen an, wie beispielsweise den Rechtsschutz, und verlangt ebenso wie der Kraftfahrer-Schutz (KS) keine Aufnahmegebühr.

Wie die Tabelle auf dieser Seite zeigt, liegen auch die Clubbeiträge der Kraftfahrer-Vereinigung Deutscher Beamter (KVDB) und des KS an der unteren Preisgrenze, während die übrigen Vereine einschließlich Aufnahmegebühr knapp über 50 Mark für die Mitgliedschaft verlangen. Der Automobilclub von Deutschland (AvD) stellt seinen Mitgliedern sogar 62 Mark in Rechnung.

Dafür bietet der AvD den Standard-Schutzbrief kostenlos an. Alle anderen Clubs verkaufen ihre einfachen Auslands-Schutzbriefe zum Einheitspreis von acht Mark und die attraktivere Version, den sogenannten Super-Brief, für zwölf bis 15 Mark. Keine eigenen Auslands-Pässe haben KS und KVDB im Programm, sie veräußern die Briefe des Deutschen Touring Clubs (DTC).

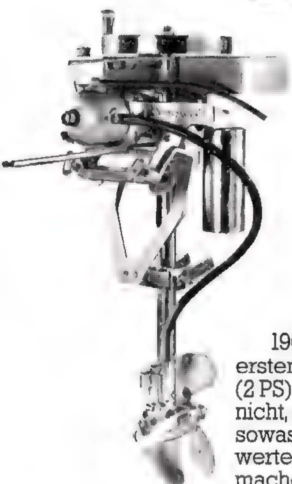
Der Schwerpunkt aller in den Schutzpässen verbrieften

So viel kosten die Schutzbriefe

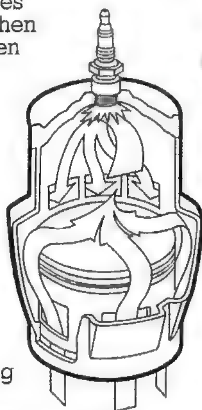
Club	Anschrift	Beiträge in Mark	Schutzbrief-Typ, gültig im	Preise in Mark	Beurteilung
auto club ACE europa	Auto Club Europa e.V., Schmidener Straße 233, 7 Stuttgart 50	28,–, keine Aufnahmegebühr	Mitgliedsausweis, Inland und Ausland	–	Die im Mitgliedsbeitrag enthaltenen Schutzbrief-Leistungen sind ausreichend. Rechtsberatung wird nur gegen höheren Beitrag geboten.
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil Club e.V., Baumgartnerstraße 53, 8 München 70	48,–, Aufnahmegebühr: 4,–	Standard, Inland	49,–[1]	Wegen des hohen Krankenrücktransport-Zuschusses ist der Super-Paß besonders attraktiv. Auf den Inlands-Brief kann verzichtet werden.
			Normal, Ausland	8,–	
			Super, Ausland	15,–	
AvD	Automobilclub von Deutschland e.V., Lyoner Straße 16, 6 Frankfurt 71	56,–, Aufnahmegebühr: 6,–	Standard, Ausland	–	Der GT-Paß ist wegen seinen besseren Leistungen vorzuziehen. Zuschüsse für einen Rücktransport kranker Urlauber werden nicht gewährt.
			GT, Ausland	8,–	
Deutscher Touring Automobil Club DTC	Deutscher Touring Automobil Club, Amalienburgstraße 23, 8 München 60	48,–, Aufnahmegebühr: 4,–	Normal, Ausland	8,–	Auch hier ist der teurere Schutzbrief der empfehlenswerte. Die Normal-Version bietet keinen Zuschuß bei Krankheiten.
			Super, Ausland	15,–	
Automobilclub KS Rechtsschutz	Kraftfahrer Schutz e.V., Uhlandstraße 7, 8 München 2	33,–, keine Aufnahmegebühr	Normal, Inland	26,–[2]	Auf den relativ wenig bietenden Inlands-Brief kann getrost verzichtet werden. Die Auslands-Pässe entsprechen denen des DTC.
			Normal, Ausland	8,–	
			Super, Ausland	15,–	
KVDB	Kraftfahrer-Vereinigung Deutscher Beamter e.V., Oberntiefer Straße 20, 8532 Bad Windsheim	24,–, Aufnahmegebühr: 3,–	Normal, Inland	45,–[1]	Der Inlands-Schutzbrief bietet keine besonderen Leistungen. Die Auslands-Schutzpässe wurden unverändert vom DTC übernommen.
			Normal, Ausland	8,–	
			Super, Ausland	15,–	
navc	Neuer Automobil- und Verkehrs-Club e.V., Weidacher Straße 26, 7024 Filderstadt 1	48,–, Aufnahmegebühr: 5,–	Standard, Inland	18,–[1]	Der Inlands-Paß ist nicht empfehlenswert. Nachteil der Auslands-Briefe: Der NAVC arbeitet ohne Unterstützung ausländischer Clubs.
			Normal, Ausland	8,–	
			Super, Ausland	12,–	

[1]) Laufzeit ein Jahr; [2]) Laufzeit sechs Monate.

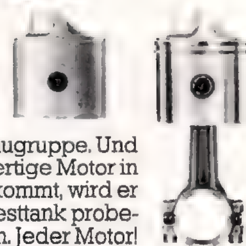
Imitiert, doch nie kopiert. Der Evinrude 70 PS.*



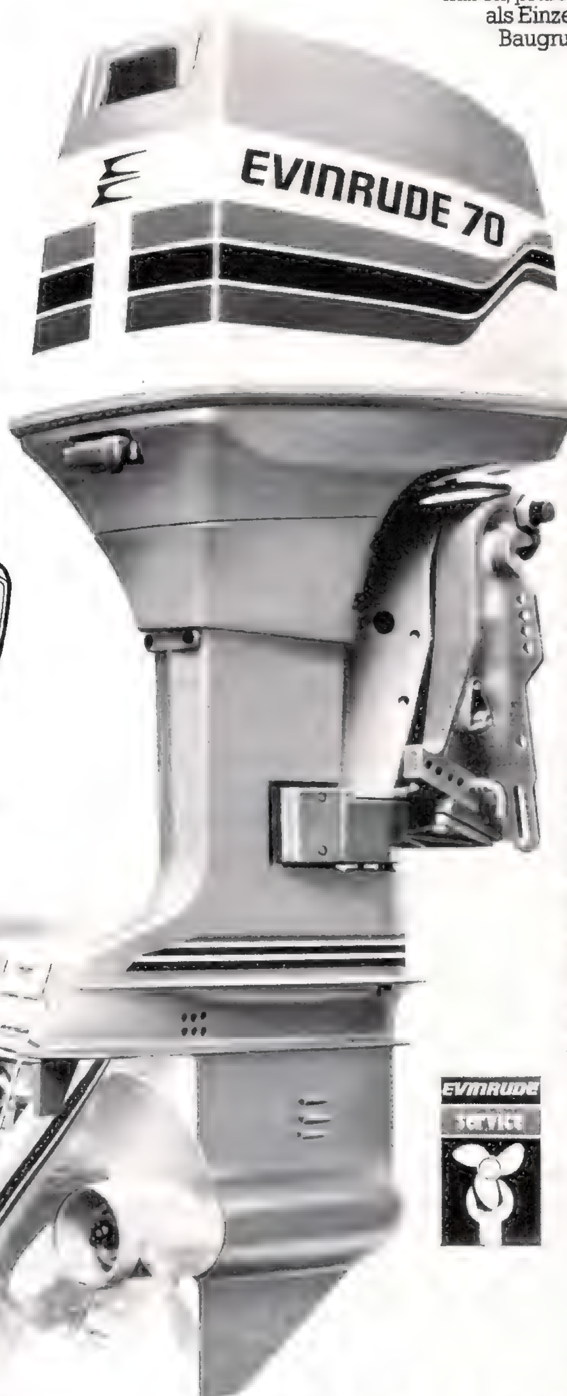
1909, beim Bau des ersten Außenborders (2 PS) ahnten wir nicht, wir könnten mal sowas Bemerkenswertes machen wie unseren heutigen 70-PS-Motor.



Patentierte Dreikanal-Schleifenspülung. Diese Evinrude-Spezialität steigert die Hubraumleistung und die Brennstoffausnutzung. Der Gaswechsel verläuft präzis in einer glatten Schleifenströmung.



Wenn wir die Teile geprüft haben, prüfen wir sie – zuerst als Einzelteil, dann in der Baugruppe, dann in der Zusammenbaugruppe. Und ehe der fertige Motor in den Karton kommt, wird er noch im Testtank probegefahren. Jeder Motor! Unsere Qualitätskontrolle überprüft jedes Teil durch alle Fertigungsstufen.



Manche versuchten sein Aussehen zu kopieren, andere seine Leistung. Aber keinem ist ein Duplikat jener Kombination aus Erfahrung, technischer Raffinesse und Innovation und solider Service-Basis gelungen, die den Evinrude 70 PS zum Unikat-Modell macht. Erstens sind da die patentierten Evinrude-Leistungsanheber: gefaste Kolbenringe, pulsgetunter Auspuff und Dreischlitz-Schleifenspülung.
Ferner die unterbrecherlose Kondensatorzündung ohne Verschleißteile, die für sicheres, schnelles Anspringen sorgt.
Ferner die Einhebel-Fernschaltung, die Steuerkabelführung durch den Kippbolzen, die Kipphilfe mit Stoßdämpfer.
Plus verbesserter Brennstoffausnützung gegenüber dem letztjährigen 70 PS und einer Menge patentierter Konstruktionsdetails und dem dichten Service-Netz, plus Einjahresgarantie.
Zusätzlich Evinrudes 68 Jahre Know-how als Pionier in dieser Branche.
Es wird noch lange dauern, ehe einer das alles kopiert haben wird. Bis dahin sind Sie längst ein befahrener, in der Wolle gefärbter Skipper, der seine Memoiren schreibt.

* BIA-bestätigte HP



Fordern Sie den Gesamtkatalog 1977 an:

Brune GmbH
68 Mannheim
Verbindungskanal · Linkes Ufer 18

Name ______________________

Adresse ______________________

Vertrieb für die Schweiz:
JOSEPH LUCAS AG
Lohwisstraße 24 · CH 8123 Ebmatingen

EVINRUDE

Es gibt keinen Ersatz für Erfahrung.

Schutzbriefe

Leistungen liegt auf dem Kredit-Sektor. Schecks und Gutscheine gewähren Vorschüsse für Reparaturen, Rechtsanwaltshonorare sowie Arzt- und Krankenhauskosten. Die Scheck-Formulare in den Heften des Allgemeinen Deutschen Automobil Clubs (ADAC), AvD und DTC können direkt als Zahlungsmittel verwendet werden. Die befreundeten ausländischen Vereine lösen sie ein und verrechnen die Ausgaben einschließlich der Spesen mit dem betreffenden deutschen Club.

Die Schecks in den Briefen des Neuen Automobil- und Verkehrs-Clubs (NAVC) werden hingegen nur bei der deutschen Zentrale eingelöst. Soll mit ihnen eine Reparatur im Ausland beglichen werden, so muß die Werkstatt selbst mit dem NAVC Kontakt aufnehmen. Dieses Einlöseverfahren wird in der Fremde wenig Beifall finden, weil der Bekanntheitsgrad des kleinen NAVC (etwa 23 000 Mitglieder) gemessen an den jeweiligen Landes-Clubs gering ist.

Der in allen Schutzpässen enthaltene Kredit-Gutschein für Reparaturen und Arzthonorare wird per Überweisung von der heimischen Club-Zentrale eingelöst, wenn er zusammen mit einem entsprechenden Kostenvoranschlag eintrifft. Alle gewährten Kredite müssen nach der Heimreise umgehend zurückgezahlt werden. Wurden Rechnungen mit Schecks beglichen, so sind obendrein für entstandene Spesen erfahrungsgemäß knapp zehn Mark zu vergüten. Der ACE berechnet als einziger Verein auch Zinsen (2,5 Prozent über dem gültigen Diskontsatz), gewährt aber auch die Abzahlung auf Raten (bis zu 24 Monaten).

Die übrigen Leistungen der Schutzbriefe (siehe auch Tabelle auf dieser Seite) schließen zum Teil auch Kredite für Rückflug-Tickets ein. Außer dem ACE und ADAC bieten der DTC (im Super-Paß) und der NAVC (Höchstgrenze 1000 Mark) diesen Service in Gutschein-Form. Ein spezieller Mietwagen-Kredit, der ebenfalls nur in Notfällen beansprucht werden darf, wird nur in den AvD-Schutzbriefen offeriert.

Bons für eine kostenlose Wagen-Rückführung in die Heimat bei Ausfall des Fahrers durch Krankheit oder des Wagens durch einen irreparablen Defekt, den Ersatzteile-Versand ins Ausland sowie die Übernahme von Zollverpflichtungen bei Diebstahl oder Verschrottung des Autos bieten alle Pässe. In diesen Fällen muß der entsprechende Gutschein an die Club-Zentrale eingesandt werden.

Die um etwa 100 Prozent teureren Super-Schutzbriefe unterscheiden sich von den Normal-Ausführungen hauptsächlich durch die Höhe der Schecks und Kredite, des Tagegeldes bei einem Krankenhausaufenthalt während des Urlaubs sowie der differenten Zuschüsse für Abschlepp-Vorgänge und den Kranken-Rücktransport. Mit einem bemerkenswerten Vorteil wartet der Super-Brief des ADAC auf: Wer ihn besitzt, erhält für einen vom Arzt verordneten Kranken-Rücktransport bis zu 10 000 Mark Zuschuß.

Der Gültigkeitsbereich der Schutzbriefe beschränkt sich hauptsächlich auf Europa und die ans Mittelmeer angrenzenden Länder Afrikas. Während der AvD und DTC in 25 Staaten ihre Hilfe anbieten, können einige Leistungen des ADAC sogar in 31 Ländern in Anspruch genommen werden. Den individuellsten Service bezüglich juristischer Beratung im Ausland bietet der NAVC: Er hat mit 86 Rechtsanwälten in 34 Ländern ein entsprechendes Abkommen geschlossen.

Zahlreiche Zuschüsse: Inlands-Schutzbriefe

Weil sich der Handel mit Auslands-Schutzpässen zu einem guten Geschäft entwickelte, nahmen einige Clubs in den letzten Jahren auch Inlands-Schutzbriefe in ihr Programm auf. Der NAVC verwirklichte diese Idee als erster, ADAC, KS und KVDB schlossen sich dem Beispiel an. Die beiden zuletzt genannten Vereine sicherten sich für dieses Unternehmen die Unterstützung des Haftpflichtverbandes der Deutschen Industrie beziehungsweise der Albingia Versicherung. ▷

So viel bieten die Auslands-Schutzbriefe

Leistungen/Schutzbrieftypen	ACE	ADAC Normal	ADAC Super	AvD Standard	AvD GT	DTC Normal	DTC Super	NAVC Normal	NAVC Super
Kreditschecks für Arzt-, Krankenhaus-, Reparatur- und Rechtsanwaltskosten	○	DM 800,–	DM 1500,–	sfr 800,–	sfr 1600,–	DM 800,–	DM 1500,–	DM 800,–	DM 1600,–
Kredit für Arzt-, Krankenhaus- und Rechtsanwaltskosten DM	3500,–	1500,–	2500,–	2000,–	4000,–	1500,–	2500,–	2000,–	2000,–
Krankenhaus-Tagegeld DM	○	10,–	20,–	○	○	○	20,–	25,–	25,–
Krankenrücktransport-Zuschuß bis DM	2000,–¹)	1000,–	10 000,–	○	○	○	2000,–	1000,–	1000,–
Wagen-Rückführung bei Ausfall des Fahrers oder des Autos	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Kredit für Rückflug-Tickets	●	●	●	○	○	○	●	DM 1000,–	DM 1000,–
Personen-Heimfahrt	●²)	○	●³)	○	DM 300,–	○	●³)	○	○
Übernahme von Zollverpflichtungen	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Ersatzteile-Versand	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Zuschuß für Abschlepphilfe bis DM	○	20,–	40,–	15,–	30,–	20,–	40,–	○	○
Zuschuß für Rechtsberatung	○	sfr 100,–	sfr 100,–	DM 100,–	DM 100,–	DM 100,–	DM 100,–	●⁴)	●⁴)
Mietwagen-Kredit bis DM	○	○⁵)	○⁵)	400,–	400,–	○	○	○	○

● Im Schutzbrief enthalten; ○ Im Schutzbrief nicht enthalten; ¹) pro Familienangehörigem; ²) höchstens für vier Familienangehörige; ³) höchstens für zwei Familienangehörige; ⁴) Übernahme der Kosten für erste Rechtsberatung; ⁵) Mitglieds-Ausweis als Kreditkarte (bis rund 700 Mark) gültig.

Eine große Altbier-Spezialität

Wir glauben, es gibt 2 Dinge, die Ihrem guten Geschmack gerecht werden. Diebels Alt aus einem schönen Glas.

Diebels Alt
Das freundliche Alt



Diebels Alt Freundschafts-Angebot

6 mundgeblasene Diebels Alt Seidel, Inhalt 0,2 l, 13,5 cm hoch, zum Freundschafts-Preis von DM 24.60 einschließlich Porto und Nachnahmegebühr.

Ich bestelle ____ Sets im Wert von DM ____
Bitte ausfüllen, ausschneiden, auf eine ausreichend frankierte Postkarte kleben und einschicken an die Brauerei Diebels KG, Postfach 11 80, 4174 Issum 1.
(Bitte Ihren Absender deutlich schreiben)

Brauerei Diebels KG, 4174 Issum/Niederrhein

Schutzbriefe

Während der NAVC auch beim Inlands-Pannenschutzbrief auf Kredit-Schecks für Reparaturen und Kraftstoff setzt und ebenso wie der ACE auch stark unfallbeschädigte Autos an den Wohnort des Besitzers zurücktransportiert, zeichnen sich die Briefe der Konkurrenz hauptsächlich durch verschiedenartige Zuschüsse aus, die im Falle einer Panne geleistet werden (siehe auch Tabelle auf dieser Seite).

ADAC und KS übernehmen beispielsweise Bergungskosten für von der Fahrbahn abgekommene Autos sowie einen limitierten Anteil an Abschleppkosten. Außerdem beteiligen sie sich, sofern der Wagen nicht in der Nähe des Heimatortes seinen Dienst einstellt und länger als einen Tag in der Werkstatt zubringen muß, an den Kosten für einen Mietwagen mit 50 Mark täglich bis zu fünf Tagen lang.

Wer auf das Miet-Auto verzichtet, hat Anspruch auf eine kostenlose Heimfahrt per Bahn im zweitklassigen Abteil und bekommt zusätzlich noch die Eisenbahnreise zur Abholung des Wagens nach Beendigung der Reparatur erstattet. Diesen Service offerieren in ähnlicher Form auch der ACE und KVDB.

Zuschüsse für zwangsweise Übernachtungen und die Übernahme der Transportkosten für Ersatzteile im Inland, die KS und KVDB für besondere Attraktivitäten halten, sind weniger wert als beispielsweise der Krankenrücktransport-Zuschuß des ADAC in Höhe von 3000 Mark.

Wer sich ein Jahr lang mit einem Inlands-Schutzbrief zusätzlich versichern möchte, kann das am billigsten, nämlich zum Clubbeitrag von 28 Mark, beim ACE tun. Mit Ausnahme des NAVC bieten die anderen Clubs zwar etwas bessere Leistungen, verlangen dafür aber auch einschließlich Clubbeitrag zwischen 70 und 100 Mark. In der DDR gelten die Inlands-Pässe übrigens nicht, es sei denn, man investiert zusätzlich: pro Brief etwa fünf bis acht Mark.

Während die relativ teuren Inlands-Schutzbriefe eine ziemlich überflüssige Einrichtung darstellen, besitzen ihre nur im Ausland gültigen Pendants zweifellos einen wesentlich höheren Nutzwert. Dennoch haben auch sie in den letzten Jahren an Attraktivität verloren. So kann heute beispielsweise jeder, der mit einem Eurocheque-Heft reist, die in den Briefen offerierten Kredite billiger bekommen. Auch Krankenhaus-Tagegeld und Abschlepp-Zuschuß sind keine zugkräftigen Kaufargumente mehr.

Letztlich verhält es sich mit Schutzbriefen ähnlich wie mit anderen Versicherungen: Es wirkt beruhigend, sie bei Bedarf in Anspruch nehmen zu können. Wer einen Schutzpaß erwerben will, sollte den Super-Ausführungen des ADAC, AvD und DTC den Vorzug geben. Sie warten nicht nur mit den besten Leistungen auf, sondern versprechen dank der Zugehörigkeit ihrer Herausgeber zu international anerkannten Dachorganisationen im Notfall auch die wirksamste Hilfe.



Hat durch den Euroscheck an Attraktivität verloren: Schutzbrief-Kreditscheck

So viel bieten die Inlands-Schutzbriefe

Leistungen/Schutzbriefe	ACE	ADAC	KS	KVDB	NAVC
Pannenhilfe-Zuschuß bis DM	○¹)	50,–	50,–	20,–	○
Abschlepphilfe	○	●²)	○³)	○³)	○
Bergungskosten	○	●	●	○	○
Kredit für Reparaturen bis DM	3500,–	○	○	○	500,–
Transportkosten für Ersatzteile	○	○	●	●	○
Mietwagenkosten bis zu Tagen bis DM/Tag	○	5 50,–	5 50,–	○	○
Übernachtungskosten nach Panne und Unfall bis DM/Person	○	○	20,–	20,–	○
Wagen-Rückführung bei Erkrankung des Fahrers	●	●	●	●	○
Eisenbahn-Fahrtkosten	●	●⁴)	●⁴)	●	○
Rückführung unfallbeschädigter Autos	●	○	○	○	●⁵)
Krankenrücktransport-Zuschuß bis DM	○	3000,–	○	○	○⁶)

● im Schutzbrief enthalten; ○ im Schutzbrief nicht enthalten; ¹) Zuschuß nur bei höherem Beitrag; ²) maximal für 100 km; ³) bis zu rund 100 Mark pro Jahr im Mitgliedsbeitrag enthalten; ⁴) wahlweise zum Mietwagen-Angebot; ⁵) Entfernung unbegrenzt, Selbstbeteiligung 50 Mark; ⁶) Krankenhaus-Kostendeckung bis 1000 Mark.

Voll da!





PEUGEOT 104 SL

Mit dem PEUGEOT 104 SL sind Sie immer groß in Fahrt. Dafür sorgt das 57 PS starke Leichtmetall-Triebwerk, das Ihnen eine Dauerspitze von 145 km/h und ausgezeichnete Beschleunigungswerte garantiert. Davon profitieren Sie auf der Autobahn und im Stadtverkehr. Blendend ist auch die Straßenlage des 104 SL: Bodenwellen schluckt er spielend. Kurven sind kein Problem für ihn. Und Seitenwind kann ihm nichts anhaben. All das ist das Ergebnis eines modernen, aufwendigen Fahrwerks mit Einzelradaufhängung vorn und hinten (vorn Mc-Pherson-Federbeine), vier Schraubenfedern mit integrierten langlebigen Teleskopstoßdämpfern, Zweikreis-Bremssystem mit Scheibenbremsen vorn und Bremskraftregler, Gürtelreifen und extrem langem Radstand. PEUGEOT 104 SL. Freundschaft schon nach der ersten Probefahrt.

PEUGEOT.
Über 1000mal in Deutschland.

Bekenntnis zur Qualität PEUGEOT

104 GL: 954 ccm · 32 kW (44 DIN PS) · 135 km/h · Normalbenzin · 4 Turen · große Heckklappe. 104 GL 6 und 104 SL: 1124 ccm · 42 kW (57 DIN PS) · 145 km/h · 4 Turen · große Heckklappe
104 ZS: 1124 ccm · 49 kW (66 DIN PS) · 155 km/h · 2 Turen · große Heckklappe.

PEUGEOT AUTOMOBILE DEUTSCHLAND GMBH · Postfach 537 · 6600 Saarbrücken

BECKER – und das Autoradio überhaupt:



Wenn man – wie BECKER – seit fast 30 Jahren als Spezialfabrik Autoradios baut, ist das Thema Nr. 1: Autoradios, die keine Wünsche offen lassen.
Und genau das ergibt dann das breite, leistungsstarke BECKER-Autoradio-Programm für jeden Anspruch, für jeden Wagentyp, in jeder Preisklasse.

Sie haben Ihre ganz bestimmten Vorstellungen von Ihrem Autoradio. Wir aber haben eine Vielzahl von Typen mit den unterschiedlichsten technischen Ausstattungen, Leistungen und Bedieneigenschaften. Mit typischen BECKER-Merkmalen: Hoher Bedienkomfort, überzeugende Klangfülle. Und in jedem Gerät steckt das gesamte technische Know-how von BECKER.

Sie sollten deshalb in Ruhe prüfen, welches BECKER-Autoradio nun wirklich Ihren Wünschen entspricht. Die Auswahl ist groß: Mono- und Stereo-Autoradios. Autoradio-Cassetten-Kombinationen. Spezial-Verkehrsfunk-Autoradios mit und ohne Cassettenteil. Verkehrsfunk-Zusatzgeräte für den ARI-Empfang.
Und das BECKER-Zubehör ist speziell auf Ihren Wagen abgestimmt.

Fragen Sie bei Ihrem Fachhändler nach der »BECKER-Autoradio-Broschüre '77«. Sie wird Ihnen helfen, eine Vorwahl zu treffen. Natürlich senden wir Ihnen diese Schrift auch kostenlos zu. Schreiben Sie uns.



H-Sp-4-77-Ü-1

BECKER AUTORADIO

Der Klang und die Technik

BECKER AUTORADIOWERK GMBH
D 7516 KARLSBAD 2

BECKER BAUT AUCH AUTOTELEFONE
SOWIE FUNK- UND NAVIGATIONSGERÄTE FÜR DIE LUFTFAHRT.

Generalvertretungen
Schweiz: Clarville S.A., Gouttes-d'Or 19, CH 2000 Neuchâtel · Österreich: F. Walek & Co., Ing.-Etzel-Str., Berg 72, A 6020 Innsbruck.

Beschwerden und ihre Folgen

Wie die Autofirmen auf Beschwerden von auto motor und sport-Lesern reagierten.

Mit der in Heft 3/1977 eingeführten Rubrik „Das Beschwerdebuch" will auto motor und sport jenen Lesern helfen, die sich über hartnäckige, trotz mehrmaliger Reklamationen nicht beseitigte Mängel an ihrem Auto ärgern.

Die von den Lesern eingesandten Unterlagen wurden nach der Veröffentlichung an die betroffenen Autofirmen weitergeleitet. Die ersten drei Fälle sind nun abgeschlossen; wie sie ausgingen, zeigen nachfolgende Stellungnahmen.

Beschwerdefall 1

Waldemar Kiener, 30, Diplom-Ingenieur aus Aalen in Württemberg, beklagte sich über rubbelnde Bremsen, schlechte Vergaserübergänge und mangelhafte Lackierung seines BMW 528.

Wolfgang Peter Flohr, 39, Leiter der Kundendienst-Abteilung bei BMW: „Herr


Kiener


Flohr

Kiener überließ uns auf unsere Bitte hin seinen Wagen zur Überprüfung. Die Lackbeanstandungen entpuppten sich nach sorgfältiger Prüfung durch unser Labor als ein vom Werk zu vertretender Mangel, der durch eine Neulackierung abgestellt wurde.
Die Vergaserbeanstandungen wurden durch Einstellung der Anlage sowie Erneuerung der Startautomatik behoben. Die aufgetretenen Verschleißerscheinungen an den Bremsscheiben und -klötzen waren primär auf eine sehr scharfe Fahrweise zurückzuführen. Nach einer vollständigen Überprüfung befinden sich die Bremsen nunmehr in einwandfreiem Zustand."

Waldemar Kiener: „Meinem nach München beorderten 528 hat der Kurzaufenthalt im Werk gut getan. Die Lackierung befindet sich jetzt in makellosem Zustand, der Motor läuft in allen Drehzahlbereichen ruckfrei, und die Bremsen arbeiten im Normalbetrieb zufriedenstellend. Für sehr scharfe Fahrweise sind die vorderen Bremsen (alte Ausführung mit unbelüfteten Scheiben) jedoch etwas schwach dimensioniert."

Beschwerdefall 2

Horst Rohrbeck, 46, Ingenieur aus Brilon im Sauerland, beklagte sich über die schlechte Lackierung seiner Alfa Romeo Alfetta.

Gerd Studer, 37, Leiter der Kundendienst-Abteilung bei Alfa Romeo: „Wir haben uns in der Vergangenheit jede erdenkliche Mühe gegeben, Herrn Rohrbeck zufriedenzustellen. Der Wagen wurde bereits im Februar letzten Jahres von einem unserer Kundendienst-Inspektoren besichtigt, bei dieser Gelegenheit wurde keine Lackbeanstandung vorgetragen. Außerdem haben wir Herrn Rohrbeck mit unserem letzten Schreiben in diesem Jahr eine akzeptable Lösung in Aussicht gestellt und ihn gebeten, in dieser Angelegenheit einen anderen Alfa Romeo-Händler aufzusuchen, der uns Vorschläge für eine Kulanzregelung unterbreiten soll."

Horst Rohrbeck: „Die Alfa Romeo-Vertriebsgesellschaft in Frankfurt hat mir jetzt mitgeteilt, sie habe be-


Rohrbeck


Studer

reits im August 1975 meiner damaligen, inzwischen pleite gegangenen Werkstatt für die Beseitigung der Lackschäden an meinem Auto 345 Mark vergütet. Tatsächlich hat eine entsprechende Reparatur aber nie stattgefunden. Mit Hinweis auf diesen Vorgang wurde eine Schadensbeseitigung nochmals ausdrücklich abgelehnt.
Gleichzeitig empfahl man mir, eine andere Alfa Romeo-Vertretung aufzusuchen, die über meinen Fall informiert sei. Dort wurde dann zum dritten Mal der Lackschaden aufgenommen und das Protokoll zur weiteren Entscheidung nach Frankfurt weitergeleitet. Bis Mitte April sollte ich dann nochmals Bescheid erhalten. Das ist jedoch bisher nicht geschehen."

Beschwerdefall 3

Christian Franken, 23, Schüler aus Düren im Rheinland, beklagte sich über schiefziehende Bremsen, Schalthebelgeräusche und zu hohen Verbrauch seines Escort RS 2000.

Dr. Günter Badhauser, 45, Leiter der Kundendienst-Abteilung bei Ford: „Dieser Vorgang war bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung weder bei der Betriebsleitung der betroffenen Werkstatt noch bei uns bekannt. Ein Mitarbeiter hat daraufhin den Wagen untersucht. Zu diesem Zeitpunkt wurden noch das Schalthebelgeräusch und zu hoher Benzinverbrauch bemängelt. Nach der Montage eines neuen Schalthebels beanstandete der Kunde nach wie vor ein Geräusch, das allerdings von den Federn der Kupplungsscheibe verursacht wird und bei extremer Belastung der Kupplung normal ist.
Außerdem wurde ein neuer Vergaser montiert. Der anschließende Test unter DIN-ähnlichen Bedingungen ergab einen Verbrauch von 7,9 L/100 km."


Franken


Badhauser

Christian Franken: „Seit der Veröffentlichung meiner Beschwerde hat sich der Zustand des Escort rasch gebessert. Die vorderen Bremsscheiben wurden erneuert, seither verzögert das Auto spurtreu. Nach dem Austausch des Vergasers ging der Verbrauch auf etwa 13 L/100 km zurück. Die beanstandeten Getriebegeräusche, die sich später als Störgeräusche der Kupplung erwiesen, konnten jedoch nicht beseitigt werden, sie sind angeblich konstruktionsbedingt."

NSU Quickly, Vespa, VW, Borgward Isabella, Porsche 911 S... und dann?

Die Geschichte eines Mannes ist oft die Geschichte seiner fahrbaren Untersätze. Die Geschichte des



Die erste Liebe!

Mannes dieser Anzeige beginnt 1952 mit einer NSU Quickly, die nicht viel jünger ist als er selbst. Aber was macht das schon? Es ist das erste Gefühl von Macht über eine Maschine, von Überlegenheit gegenüber den anderen, die ihn bei 32 km/h etwas vom Rausch der Geschwindigkeit ahnen läßt.

Zwei Jahre später ist dieser Rausch verflogen und eine silberne Vespa gekommen. Sie ist stärker, komfortabler, und – sie verfügt über eine damenfreundliche Sitzbank. Ein Umstand, der seiner unaufhaltsamen Entwicklung zum Manne sehr entgegenkommt.

Und so ist es nicht weiter ver-



Auf der Vespa mit der zweiten ersten Liebe.

wunderlich, daß diese erste Tuchfühlung auf der Vespa-Bank, wieder zwei Jahre später, in einem kaffeebraunen VW mit Liegesitzen ihre Fortführung findet.



Das erste eigene Auto! Ein VW, Baujahr 1953, in Kaffeebraun mit Liegesitzen.

Der Rest der Geschichte ist schnell erzählt: Die lauen Sommernächte bleiben nicht ohne Folgen – eine Familie wird gegründet, auf den heißgeliebten VW folgt

Es ist geschafft:
Familie gegründet, Borgward Isabella gekauft!





Auf Geschäftsreise im neuen 911 S.

eine Borgward Isabella – ein wunderbarer Familienwagen. In den nächsten Jahren wächst sein Wohlstand weiter, und mit dem Wohlstand wachsen auch seine Autos, bis er sich schließlich 1972 einen – wie er meint – Jugendtraum erfüllen kann: einen Porsche 911 S. Ist er damit am Ziel seiner Wünsche? Nein! Denn irgendwann, als er sich auf der Autobahn der 160 PS seines Porsches bedient, fallen ihm die 1,4 PS seiner ersten Liebe wieder ein und das unvergleichliche Vergnügen, das sie ihm bereitet hatte.

Die Folge: Heute fährt seine Frau den Porsche und er seine Kawasaki Z 1000! Ein Motorrad, das ein Maximum an Kraft, Sicherheit und Fahrkomfort bietet. Eine Maschine, die ihn das Fahren pur erleben läßt. Und den Spaß und das Glück, das einmal auf dem Rücken der alten „Quickly" begonnen hatte.

Kawasaki

Die neue Kawasaki Z 1000 –
1009 ccm, Vierzylinder-Viertakt,
obenliegende Nockenwellen,
85 PS, drei Scheibenbremsen,
von 0 auf 100 km/h in etwa 3,2 Sekunden,
Spitze über 200 km/h,
empf. Verkaufspreis 9000 Mark.

Das neueste Verzeichnis aller autorisierten Kawasaki-Händler finden Sie auf der nächsten Seite.

Fiat 128

Ratschläge für Gebrauchtwagenkäufer: empfehlenswert ab Baujahr 1972.

Für die Turiner Fiat-Werke bestand in den vergangenen acht Jahren nur wenig Anlaß, den im Frühjahr 1969 präsentierten Fiat 128 gründlich zu renovieren. Das erste Fiat-Auto mit Frontantrieb verkaufte sich nämlich stets gut und brachte es inzwischen auf eine Produktionszahl von über 2,4 Millionen Exemplaren. Rund ein Achtel der Gesamtproduktion wurde in der Bundesrepublik abgesetzt.

Eine optische Änderung erfuhr der Fiat 128 erst im Sommer 1976, als Front- und Heckpartie neu gestaltet wurden. Zuvor zielten die Modellpflege-Maßnahmen im wesentlichen auf eine Verbesserung des Korrosionsschutzes, denn das Thema Rost spielte bei den vor 1972 zugelassenen Modellen eine leidige Rolle.

Der TÜV stellte beispielsweise bei knapp 16 Prozent aller untersuchten, sechs Jahre alten 128, Korrosionsschäden am Rahmen fest. Exponierte Stellen, an denen Rostschäden bevorzugt auftreten, sind Türschweller und Türholme, Bodengruppe, Radlaufkästen und Aufhängungspunkte der vorderen Schwingarme.

Vom Jahre 1972 an verbesserte Fiat die Rostvorsorge in der Serienproduktion: Die besonders korrosionsfreudigen Radkästen erhielten separate Kunststoff-Innenkotflügel, und die Karosserie wurde 1973 erstmals mit Manganzink phosphatiert. Außerdem werden sämtliche Modelle seit September 1973 mit Unterbodenschutz auf PVC-Basis und Hohlraumversiegelung ausgeliefert.

Mit den drehfreudigen Motoren, die sich als robust und ausdauernd erwiesen, gab es von Produktionsbeginn an wenig Ärger. Gelegentliche Probleme traten jedoch bei jenen Triebwerken auf, die nicht regelmäßig inspiziert wurden. Wird nämlich die alle 10 000 km fällige Kontrolle des Ventilspiels versäumt, so treten bei diesen Exemplaren relativ häufig Ventilschäden auf. Ratsam ist es, sich vor dem Kauf das Kundendienst-Scheckheft anzusehen und zu überprüfen, ob diese Kontrollarbeit regelmäßig durchgeführt wurde. Beruhigend kann auch ein Kompressions-Diagramm wirken, das Auskunft über den Zustand von Ventilen und Ventilsätzen gibt. Seit vier Jahren verwendet Fiat Auslaßventile mit einem sogenannten Stellit-Überzug, der die Lebensdauer dieser stark beanspruchten Teile verdoppeln soll.

Auch die bei den ersten Bauserien relativ anfälligen Antriebswellen erreichen heute hohe Laufleistungen, normalerweise 80 000 bis 100 000 km. Bei älteren 128-Exemplaren lösten sich häufig die Klemmschrauben an den Wellen, wodurch die Halbachsen aus ihrer Verankerung rutschten. Seitdem Fiat 1970 die Befestigung verstärkte, gibt es hier kaum noch Ärger.

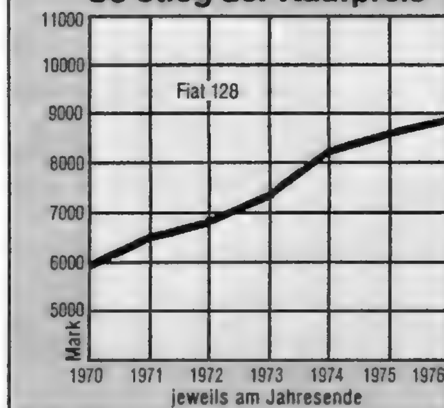
Frühzeitiger Verschleiß tritt hier erfahrungsgemäß nur dann auf, wenn die Achsmanschetten beschädigt oder un-

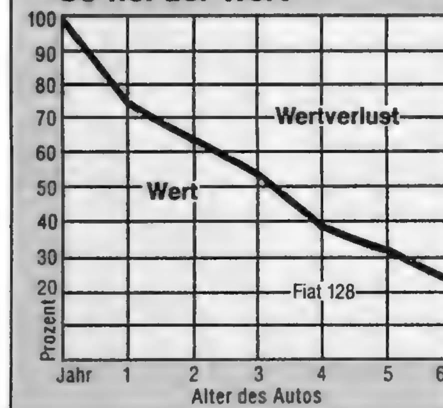


Das sind die häufigsten Mängel[1]

Mangel/Alter des Autos	2 Jahre	4 Jahre	6 Jahre
Rahmen: Korrosion an tragenden Teilen	0,1 (0,1)[2]	4,7 (1,3)	15,9 (7,0)
Vordere Radaufhängung schadhaft	1,4 (0,6)	5,7 (2,8)	5,8 (3,9)
Manschetten der Antriebswellen undicht	1,5 (0,3)	3,8 (0,5)	3,2 (0,7)
Hintere Bremse: einseitige Wirkung	11,9 (3,2)	13,1 (4,9)	14,8 (6,4)
Hintere Bremsleitungen korrodiert	0,4 (0,7)	4,0 (3,8)	8,0 (7,5)
Defekte Auspuffanlage	8,9 (6,2)	8,7 (6,0)	10,9 (7,2)

[1] Aus TÜV-Auto-Report '77; [2] Angaben in Prozent (Durchschnittswerte in Klammern).







Modellpflege am Fiat 128

1969: Im März beginnt die Produktion der Fiat 128 Limousine. Wenig später wird der Fiat 128 Kombi eingeführt.

1971: Drehstromlichtmaschine anstelle von Gleichstrom-Lichtmaschine. Einführung des Fiat 128 Sport 1100 und 1300 sowie des Rally 1300.

1972: In der Serie werden Kunststoff-Radkästen und Servobremse eingeführt. Die Felgen werden mit Epoxydpulver lackiert.

1973: Phosphatierung der Karosserie mit Manganzink. Anstelle der Antidröhnmasse wird eine dikke PVC-Schicht auf dem Karrosserieboden und im Inneren der Radkästen aufgetragen.

1974: Einführung der 128 Special-Versionen. Sämtliche Modelle erhalten den 1,3 Liter-Motor mit neuen Brennräumen (besserer Wirkungsgrad, größere Elastizität, niedrigere Verbrauchswerte). Front- und Seitenteile der Karosserie werden durch eine spezielle Lackierung besser gegen Steinschlag geschützt.

1975: Einführung der dreitürigen Berlinetta-Modelle mit 1100 und 1300 cm³.

1976: Änderung der Karosserie: Neue Front mit Querstreifengrill, Rechteckscheinwerfern und größeren Stoßstangen. Größere Leuchteinheiten am Heck, neues Armaturenbrett mit erweiterten Ablagemöglichkeiten. Verbesserung des Korrosionsschutzes durch Verwendung feuerverzinkter Bleche und besseren Unterbodenschutzes.

Ersatzteilpreise

AT-Motor (Teilmotor)	DM 520,–
AT-Wasserpumpe	DM 54,–
Auspuffanlage	DM 144,–
AT-Lichtmaschine	DM 128,–
AT-Getriebe	DM 686,–
Satz Stoßdämpfer	DM 257,–
Satz Bremsscheiben	DM 71,–
Satz Bremsbeläge vorn	DM 26,–
Kotflügel vorn	DM 65,–
Fahrertür	DM 224,–
Stoßstange	DM 86,–
Kühlergrill	DM 54,–
Scheinwerfer komplett	DM 44,–
Verbundglas-Frontscheibe	DM 256,–

dicht sind und Salzwasser, Staub oder Schmutz bis an die Gelenke vordringen kann. Der Reparaturpreis für die beiden Antriebswellen beträgt in einer Vertragswerkstatt zwischen 175 und 200 Mark. *kw*

Nächste Beratung: Ford Granada

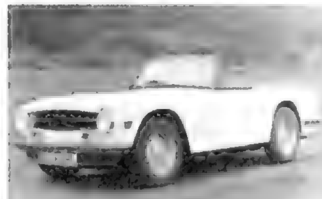
Leser über ihre Autos

Triumph TR 6, Toyota Celica Coupé ST, Alfa Romeo Giulia Super Nuova

Triumph TR 6

Baujahr 1973

Mit meinem Triumph TR 6 (US-Modell mit Vergasermotor) bin ich bis heute insgesamt 65 000 km gefahren. Der durchschnittliche Benzinverbrauch liegt zwischen zehn und zwölf Litern pro 100 km.
Folgende Reparaturen traten bisher auf: bei km-Stand 35 000 Lichtmaschinen-Re-



Triumph TR 6

lais ausgetauscht, bei km-Stand 50 000 Hinterachslager ersetzt, bei km-Stand 61 000 Anlasser erneuert. Außerdem wurde bei km-Stand 64 000 ein neues Hinterachs-Kreuzgelenk eingebaut.

Gerhard Triebig, Nürnberg

Toyota Celica Coupé ST

Baujahr 1973

Im März 1975 kaufte ich ein gebrauchtes Toyota Celica Coupé mit dem km-Stand 29 911. Seit dieser Zeit bin



Toyota Celica Coupé

ich weitere 53 000 km gefahren. Dabei benötigte ich exakt 5290 Liter Benzin, das entspricht einem Durchschnitts-Verbrauch von zehn Litern pro 100 km.
Für Wartungsarbeiten sowie Öl und Reifen wendete ich insgesamt 2094 Mark auf. Außerplanmäßige Werkstattbesuche waren nicht erforderlich; nach 40 000 km ersetzte ich lediglich die Batterie, und nach 50 000 km mußte ein neuer Auspuff montiert werden.
Unter Berücksichtigung aller Kosten sowie des Wertverlustes habe ich einen Kilometerpreis von 18,8 Pfennig ermittelt.

Ralf J. Geßner, Würzburg

Alfa Romeo Giulia Super Nuova

Baujahr 1976

Im April 1976 erwarb ich eine fabrikneue Alfa Giulia Super Nuova. Bei der Übernahme waren bereits der



Alfa Romeo Giulia Super Nova

rechte Fernscheinwerfer und die Heizung defekt, außerdem traten Schleifgeräusche im Getriebe auf.
Später kamen weitere Mängel hinzu: Sicherheitsgurt auf der Beifahrerseite, Scheibenwischerschalter, Tankuhr und Kennzeichenbeleuchtung defekt. Außerdem klapperte das Handschuhfach, der Choke ließ sich nicht mehr betätigen, die Radlager hatten zu viel Spiel, die Gummidichtungen der Ausstellfenster waren undicht, und der Bremsausgleichszylinder wies ebenso Mängel auf wie die Synchronisation des zweiten Ganges.
Diese Mängel konnten nach mehreren Versuchen (Tacho-Reparatur nach vier, Sicherheitsgurt nach drei und Scheibenwischerschalter nach zwei Versuchen) mit Ausnahme des Getriebes, das noch immer merkwürdige Geräusche von sich gibt, repariert werden.
Nachdem meine Werkstatt bereits zweimal vergeblich versucht hat, das Getriebe zu reparieren, lehnt sie jetzt jede weitere Instandsetzung mit der Begründung ab, es handele sich lediglich um „konstruktionsbedingte Geräusche".
Auf einige Ersatzteile wartete ich sehr lange. Beispielsweise dauerte es rund sechs Wochen, ehe der rechte Fernscheinwerfer geliefert wurde. Insgesamt mußte ich bereits sechzehnmal außerplanmäßig in meine Werkstatt.

Manfred Hiller, Würzburg

BMW 525

Baujahr 1975

Innerhalb von 16 Monaten habe ich mit meinem BMW 525, den ich Ende Januar dieses Jahres verkauft habe, da mein neuer BMW 525 ausgeliefert wurde, 90 000 km zurückgelegt.

BMW 525, Audi 50 GL.

Abgesehen von einer defekten Wasserpumpe, die kostenlos auf Garantie ersetzt wurde, traten keine weiteren Reparaturen auf. Anfängli-



BMW 525

che Vergaser-Probleme wurden von meiner Werkstatt rasch gelöst.
Mit den Bremsbelägen ging mein BMW sehr sparsam um: Ich mußte während der gesamten Strecke keinen Belagwechsel vornehmen lassen. Eine gute Laufleistung kann ich auch den Reifen (Michelin XAS) bescheinigen; erst bei km-Stand 76 000 mußten die hinteren Reifen erneuert werden.

Siegfried Bez,
Osnabrück-Hellern

Audi 50 GL

Baujahr 1976

Innerhalb eines Jahres bin ich mit meinem Audi 50 GL 38 000 km gefahren. Die Bilanz ist sehr erfreulich. Trotz überwiegendem Einsatz auf der Autobahn und im Großstadtverkehr ist der Benzinverbrauch mit 7,6 Litern pro 100 km unerwartet niedrig und der Ölverbrauch kaum meßbar.
Reparaturen wurden bisher nicht notwendig, und ich mußte von der Garantie noch keinen Gebrauch machen. Die Kosten für die Inspektionen betrugen 453 Mark, das entspricht einem Satz von 1,2 Pfennig pro Kilometer.

Hans-Dieter Krafzik,
München

Gegendarstellung

„Die Goldmacher", Ausgabe 6/1977, Seite 123.

Nach § 11 des Pressegesetzes von Baden-Württemberg sind wir verpflichtet, die nachstehende formale Gegendarstellung abzudrucken.

---

1. In dem Artikel über die neuen Tarife in der Autoversicherung wird im Hinblick auf unsere Versicherungsgruppe behauptet:
„Wer beispielsweise als Kunde der Versicherung Zürich verärgert feststellt, daß er die fast teuersten Prämien zahlt und deshalb kündigen will, dem offeriert der Zürich-Vertreter einen Vertrag eines Unternehmens, dessen Prämien am unteren Ende der Preis-Skala rangieren: der Deutschen Allgemeinen Versicherungs-AG."

Tatsache ist:
a) daß die Prämien der Zürich Versicherungs-Gesellschaft für die Autoversicherung kaum vom Durchschnitt aller Gesellschaften abweichen. Außerdem zahlte die „Zürich" in den letzten beiden Jahren Beitragsrückvergütungen.
b) daß kein Vertreter der Zürich Versicherungs-Gesellschaft eine Autoversicherung der besonders preisgünstigen Deutschen Allgemeinen Versicherungs-AG offeriert.

2. Es wird weiterhin behauptet:
„Beide Unternehmen – die Deutsche Allgemeine ist eine Tochtergesellschaft der Zürich – werden oftmals in Personalunion vom gleichen Vermittler vertreten, der Kunde merkt keinen Unterschied – lediglich bei seiner jährlich fälligen Rechnung. Bleibt die Frage, wie das Unternehmen dem Bundesaufsichtsamt unterschiedliche Kalkulationszahlen für die Deutsche Allgemeine und sich selbst vorlegen konnte."

Tatsache ist:
a) daß die Zürich Versicherungs-Gesellschaft und ihre Tochtergesellschaft, die Deutsche Allgemeine Versicherungs-AG, bei der Vermittlung von Autoversicherungen nicht vom gleichen Vermittler in Personalunion vertreten werden. Die „Deutsche Allgemeine" bietet ihre Autoversicherungen – in strikter Trennung vom Zürich-Außendienst – über einen eigenständigen Vertriebsweg, insbesondere im direkten Verkehr zwischen ihren Geschäftsstellen und den Kunden.
b) daß der Kunde nicht nur in der Prämienhöhe einen Unterschied merkt, bei welcher Gesellschaft er autoversichert ist. Den unterschiedlichen Prämien stehen auch unterschiedliche Kundendienste gegenüber: Bei der „Zürich" wird der Kunde im Rahmen eines dichten Außendienstnetzes betreut; der Zürich-Mitarbeiter steht auf Abruf dem Kunden zur Verfügung, bei allen Versicherungsangelegenheiten einschließlich Schadenfällen. Bei der „Deutschen Allgemeinen" muß sich der Kunde an eine der ca. 50 Geschäftsstellen wenden, weil die Gesellschaft keinen entsprechenden Außendienst hat.
c) daß unterschiedlicher Kundenservice und Vertrieb bei den Unternehmen auch zu unterschiedlichen Verwaltungskosten, und damit Prämienkalkulationen, führen.

Unter den genannten Gesichtspunkten hat das Bundesaufsichtsamt unsere unterschiedlichen Tarife genehmigt.

Frankfurt am Main, den 17. März 1977

Zürich Versicherungs-Gesellschaft
Direktion für Deutschland
Zürich-Haus am Opernplatz
6000 Frankfurt am Main 17
Telefon (06 11) 7 11 54 76

Deutsche Allgemeine
Versicherungs-Aktiengesellschaft
Zürich-Haus am Opernplatz
6000 Frankfurt am Main 17
Telefon (06 11) 7 11 52 80

Das Beschwerdebuch

Leser beklagen sich über ihr Auto: VW Golf GTI.

Barbara Löffel, 30, Arzthelferin aus Nürtingen in Württemberg, schreibt über ihren VW Golf GTI: „Daß sich nach Auslieferung meines Wagens Ende November letzten Jahres keine rechte Fahrfreude einstellen wollte, war unter anderem auf folgende Mängel zurückzuführen: Der Motor lief nach dem Kaltstart kurzzeitig nur auf drei Zylindern und konsumierte zuviel Benzin (12 L/100 km), der Auspuff verursachte Störgeräusche im Schiebebetrieb, Armaturenbrett und Fahrwerk klapperten auf schlechten Straßen.



Golf GTI-Fahrerin Löffel klagt über Klappergeräusche

Beim ersten Wartungsdienst konnten die beanstandeten Mängel nicht abgestellt werden. Der unrunde Motorlauf nach dem Kaltstart resultiere – so meinte der Werkstattleiter – aus einem Druckverlust im Bereich der Einspritzanlage, das Auspuffgeräusch dagegen sei konstruktionsbedingt. Der Motor könne exakt eingestellt werden, wenn das benötigte Ersatzteil und das dazu erforderliche Einstellgerät aus Wolfsburg einträfen.

Späteren Telefonaten und persönlichen Vorsprachen bei der Werkstatt folgten Vertröstungen, unter anderem auch von einem hinzugezogenen Kundendienst-Sachverständigen des Werkes. Ende März war es dann endlich soweit: Das eingetroffene Ersatzteil (offensichtlich eine Einspritzleitung) wurde eingebaut, der Motor neu eingestellt, der Auspuff geschweißt und der Wagen anschließend mit der Bemerkung ‚alle Mängel beseitigt' übergeben.

In Wirklichkeit war allerdings nur der unrunde Motorlauf behoben worden. Denn der Auspuff verursacht nach wie vor zischende Störgeräusche, der Benzinverbrauch ist mit knapp 12 Litern/100 km weiterhin zu hoch, Dröhn- und Klappergeräusche haben zugenommen und zu allem Überfluß zeigt sich jetzt auch an der Mittelsäule dieses Montags-Autos die erste kleine Rostspur."

auto motor und sport wird die Beschwerde mit der Bitte um Stellungnahme an das Volkswagenwerk weiterleiten und in einem der nächsten Hefte darüber berichten, was in diesem Fall geschehen ist.

Helfer in der Not

Was taugen Spezial-Werkstätten, die alte Autos TÜV-fertig machen?

Automobile müssen in Deutschland alle zwei Jahre eine Hürde nehmen, die ihnen mit zunehmendem Alter immer schwerer fällt: die TÜV-Prüfung. Vom dritten Besuch an wird es meistens kritisch, denn der Wagen, mittlerweile sechs Jahre alt und in der Regel zwischen 50 000 bis über 100 000 km gefahren, hat seine besten Tage hinter sich. Das gilt nicht nur für die Mechanik, sondern vor allem auch für die Karosserie, die zu diesem Zeitpunkt häufig die ersten Rostausbrüche zeigt.

Rost schwächt die Bodengruppen moderner selbsttragender Karosserien langsam, aber nachhaltig. Viele Fahrer merken dies erst, wenn sich ihr Auto mit dem Wagenheber nicht mehr problemlos hochbocken läßt und häßliche Knirschgeräusche den fortgeschrittenen Verfall anzeigen.

Die geringsten Rost-Probleme gibt es erfahrungsgemäß nach wie vor beim VW Käfer, der nach alter Väter Sitte einen Zentralrohrrahmen besitzt. Doch auch bei ihm korrodieren Trittbretter, hintere Seitenteile, vordere Spritzwände, Reserveradwannen und die sogenannten, als Stoßstangenhalter dienenden Endspitzen.

Besitzern stark angerosteter Autos stellt sich vor dem Ablaufen der TÜV-Plakette die Frage, was sinnvoller ist: den Wagen verschrotten oder reparieren zu lassen. Für eine Instandsetzung bieten sich die Vertragswerkstätten, der Karosserie-Spezialbetrieb oder eine neue Spezies von Werkstatt an, die üblicherweise mit Angeboten wie „TÜV-Pflege" oder „TÜV-Schweißen" wirbt.

Den Weg in die Vertragswerkstatt verbietet meist die Rentabilität: Die Reparatur würde hier so teuer, daß sie den Zeitwert des bejahrten Wagens übersteigt. Oftmals lehnen autorisierte Betriebe aufwendige und kostspielige Rostkuren auch von vornherein mit der Begründung ab, daß in diesem Fall jede investierte Mark zu viel wäre. Sie hoffen dabei freilich auch insgeheim auf einen Neuwagen-Kaufabschluß.

Fotos: Woltereck



Für verrostete Autos oft die letzte Rettung: Schweißen im Spezial-Betrieb

▷

Schippers' Workshop

Das himmelblaue Ungeheuer des Herrn Werner.

Herr Werner gilt als Schrecken vieler Sonntagssegler im niederrheinischen Tiefland. Denn die wenigsten unter ihnen werden je herausfinden, was da in Form einer Gischtwolke im Porsche-Turbo-Tempo an ihnen vorbeifliegt. Und ehe sie sich von ihrem Schrecken erholt haben, macht Michael Werner eine kleine Testpause.

In solchen Fällen zieht der Weltmeister erst einmal genüßlich an einer Tabatip, während die Mechaniker beginnen, das Molinari-Geschoß mit Mercury-Treibsatz gründlich durchzuchecken. Denn er findet, daß man sich mit einem mildwürzigen Filter-Cigarillo wie Tabatip ganz gut entspannen kann. Tabatip hat alles, was ein gutes Cigarillo auszeichnet: Mundstück mit Charcoal-Filter, harmonisch abgestimmte Auslesetabake und einen unverwechselbaren Geschmack.

Also richtig für so unaufhaltsame Leute à la Michael Werner.



Tapatip. Im Geschmack um Längen voraus.



PS: Der neue Alfa Romeo 2 Liter in Transaxle-Bauweise hat 5 Gänge und 121 PS. Au
Frontscheibe aus Verbundglas, heizbare Heckscheibe, verstellbares Lenkrad, Bremskr

„Kennen Sie ein Auto unter 18.000 Mark, das nach dem Transaxle-Prinzip gebaut wird, 2 Liter, 121 PS und nicht weniger als 5 Gänge hat?“

„Ja, eins.“

Alfa Romeo



ßerdem serienmäßig Drehzahlmesser, Öldruckmesser, Quarzuhr, Halogenscheinwerfer, aftverstärker und vieles mehr für 17.990 DM (unverbindliche Preisempfehlung a. W.).

Alfa Romeo Vertriebs GmbH, Larchenstr. 110, 6230 Frankfurt M.-Griesheim, Tel. (06 11) 3 90 31

Spezial-Werkstätten

Karosseriebauer, vor allem aber spezialisierte, sogenannte TÜV-Schweißer sind da häufig ganz anderer Ansicht. Die auf Reparaturen an verrosteten Autos spezialisierten Schnell-Schweißer erneuern selbst dann noch Türschweller, Kotflügelränder und Bodenbleche, wenn der Fahrer durch freikorrodierte Ritzen schon die Straße sehen kann. Behilflich sind ihnen dabei einschlägige Firmen, die spezielle Reparatur-Blechteile für solche Instandsetzungen bereitstellen: Türschweller, Teile von Türsäulen und Rahmen, Streben, Kotflügelteile, Federbein-Töpfe, Endspitzen sowie Bodenbleche aller Art.

Das Teile-Angebot ist sogar katalogisiert, und was es nicht fertig gibt, schneidet und hämmert der Auto-Flaschner selbst zurecht — aus verzinktem Eisenblech, das üblicherweise auch für Dachrinnen verwendet wird. Der geschweißte Auto-Bauch sieht zwar hinterher aus wie ein Flicken-Teppich, ist aber wieder stabil. Und derartig aufgemöbelte Autos nehmen auch meist die TÜV-Hürde.

Der offizielle Segen wird von den TÜV-Schweißern oftmals sogar garantiert – bleibt er aus, wird kostenlos nachbehandelt. Durchgesetzt hat sich bei den Seriösen dieser Branche auch der Festpreis: Er wird — so ist es üblich – nach der Schadensaufnahme bei aufgebocktem Wagen vom Chef per Handschlag besiegelt. Wer will, bekommt ihn auch schriftlich.

Im Vergleich zu Vertragswerkstätten arbeiten TÜV-Schweißer deutlich billiger. Zwar liegen ihre Stunden-Verrechnungssätze erfahrungsgemäß nur wenig unter denen der Händler-Betriebe (knapp 50 Mark einschließlich Mehrwertsteuer in der Stadt, oft noch etwa 30 Mark auf dem Land), aber die Reparaturen werden in kürzerer Zeit durchgeführt. Außerdem pflegen sich diese Spezialisten auf die unbedingt notwendigen Arbeiten zu beschränken.

Da der TÜV die Klempnerei anschließend prüft, werden unsachgemäße Improvisation und Pfusch in der Regel verhindert. Und wenn sich das Blech-Flickwerk nicht als gar so dauerhaft erweist, wie eine Reparatur unter Verwendung von Original-Neuteilen, so ist das nicht sehr tragisch: Die weiteren Betriebsjahre derart aufgefrischter Autos sind in der Regel ohnehin gezählt.

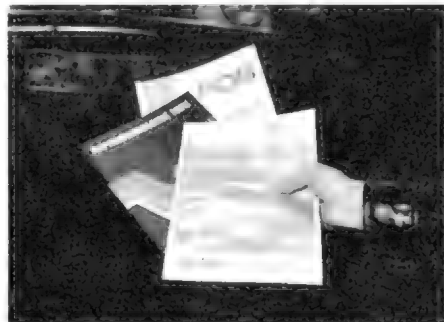
Nicht jede dieser Spezial-Werkstätten freilich, die Garantie und feste Preise verspricht, hält sich an ihre Zusage. Am besten werden vor der Auftrags-Vergabe Erkundigungen über den ins Auge gefaßten Betrieb eingezogen. Wer schon lange in diesem relativ jungen Geschäft ist, leistet meist auch ordentliche Arbeit.

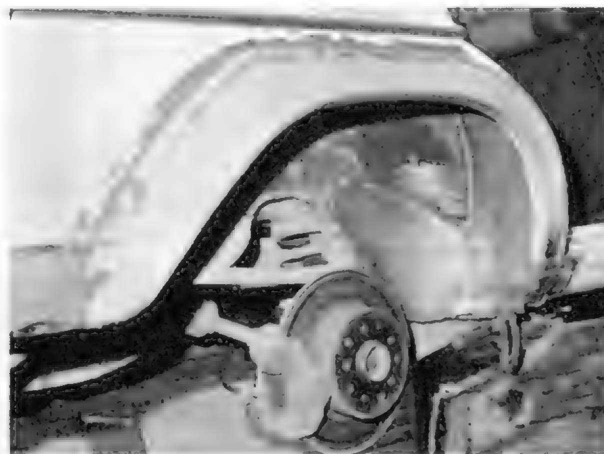
Die Profis in diesem Metier schweißen nicht nur elektrisch und mit Schutzgas, damit sich die Bleche möglichst wenig verziehen, sondern schicken die präparierten Autos auch unlackiert zum TÜV. Dann können sich die Prüfer nämlich das beste Bild davon machen, wo und wie geschweißt wurde.

Wer dem TÜV ein Schnippchen schlagen will und verrostete Partien durch dicken Unterbodenschutz zukleistert, hat kaum eine Chance auf die begehrte TÜV-Plakette. Nicht anders geht es demjenigen, der Karosserieholme mit Kunststoff zu flicken versucht. Solche Reparaturen taugen nur an nichttragenden Teilen wie Türen und Hauben, weil hier an die Stabilität nur geringe Anforderungen gestellt werden.

Ob es sich lohnt, vom Rostfraß stark gezeichnete alte Autos durch eine Schweiß-Kur in TÜV-Form bringen zu lassen, hängt auch ganz wesentlich vom Erhaltungsgrad der Mechanik ab. Befindet sie sich noch in akzeptablem Zustand und scheint sie zumindest für die nächsten zwei Jahre — bis der nächste TÜV-Termin fällig wird — noch gut zu sein, so kann sich die Investition auch bei einfachen Gebrauchs-Autos durchaus rentieren. Ansonsten ist das Geld — rar gewordene Liebhaber-Stücke einmal ausgenommen — in einem neuwertigen Untersatz freilich besser angelegt. *Stefan Woltereck*







Auf Schweißarbeiten an stark verrosteten Autos spezialisierte Werkstätten verwenden für die Instandsetzungen besondere Reparatur-Blechteile, die von einschlägigen Firmen in Katalogen angeboten werden. Dazu gehören beispielsweise auch einbaufertig angelieferte Türschweller und Kotflügelränder, die vom Spezialisten in der Regel problemlos eingeschweißt werden können.

So teuer sind Schweißarbeiten in Spezial-Werkstätten

Erneuerung einer Endspitze (Stoßstangenverankerung) am VW Käfer	ca. 100 Mark
Erneuerung beider Türschweller und Teile der vorderen Radläufe	ca. 600 Mark
Erneuerung beider Türschweller, der vorderen und hinteren Radläufe sowie der Quertraversen in den Radläufen	ca. 800 Mark
Erneuerung der Türschweller und der Kotflügel sowie Teile des Wagenbodens, der Traversen und Türsäulen	ca. 1500 Mark

Die Preise schließen Lackierarbeiten, Ausbesserung des Unterbodenschutzes und die Mehrwertsteuer ein. Zugrundegelegt ist ein Stunden-Verrechnungssatz von knapp 50 Mark.

MOTOR SPORT aktuell

Jede Woche eine Sensation.

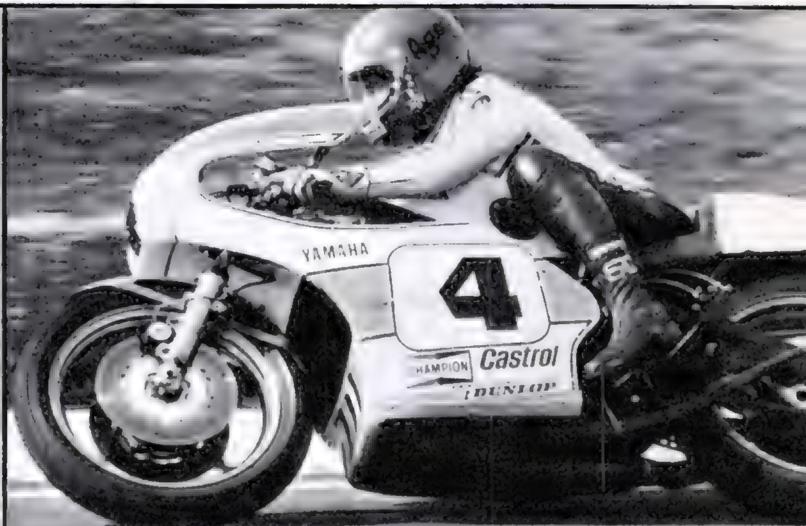
Jeden Mittwoch neu beim Zeitschriften- oder Bahnhofsbuchhändler.

MOTORSPORT aktuell, die neue Motorsport-Zeitung mit dem schnellsten Informationsangebot aus dem Automobil- und Motorradrennsport. Jeden Mittwoch packende Reportagen, hautnahe Berichterstattung über das Renngeschehen vom Wochenende. Machen Sie einen Versuch. Kaufen Sie das nächste Heft Nr. 19 ab 11. 05. 77.



Tourenwagen-WM in Mugello:
Siegt BMW zum 3. Mal, oder kann Jaguar erstmals seine Überlegenheit beweisen.

GP von Spanien in Jarama:
Kommt Ferrari mit den Zwillingsreifen?



Großer Preis von Deutschland in Hockenheim:
Am Start des 3. GP der Saison sind die Klassen 50, 125, 250, 350, 500 ccm und Seitenwagen. Spannung versprechen die Duelle Suzuki: Jamaha und Deutschland: Schweiz.

MOTORSPORT aktuell. Mit dem ganzen Spektrum der nationalen und internationalen Motorsportszene. Mit umfassenden Bildberichten über alles, was der Motorrad- und der Autorennsport zu bieten hat. Woche für Woche.

MOTORSPORT aktuell müssen Sie haben, wenn Sie schneller und ausführlicher über Ihr Hobby informiert sein wollen. Holen Sie sich das neu MOTORSPORT aktuell jeden Mittwoch bei Ihrem Zeitschriften- oder Bahnhofsbuchhändler. Preis 1,50 Mark.

Sollte MOTORSPORT aktuell bei Ihrem Zeitschriften- oder Bahnhofsbuchhändler nicht erhältlich sein, können Sie es im Abonnement direkt vom Verlag beziehen. Gleich Coupon ausfüllen und einsenden an:
MOTOR-PRESSE STUTTGART
Postfach 1042, 7000 Stuttgart 1.

Bitte liefern Sie mir
MOTORSPORT aktuell zunächst für 1 Jahr im Abonnement zum Preis von DM 65,– inkl. MwSt. und Zustellungsgebühr (Ausland auf Anfrage)

Name, Vorname ______

Straße ______

PLZ, Ort ______

Datum, Unterschrift ______ ams 10/77

COUPON

Diese Rennberichterstattung schlägt alle Rekorde.

Ganz kurz

Nach Unfällen: Sicherheitsgurte austauschen

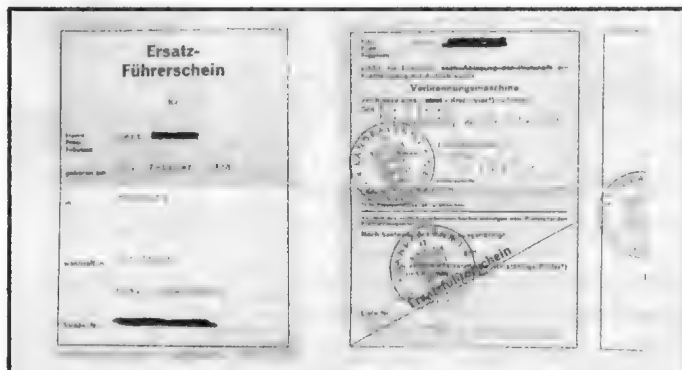
Sicherheitsgurte, die bei Unfällen getragen und beansprucht wurden, sollten unbedingt gegen neue Exemplare ausgetauscht werden. Und zwar auch dann, wenn keine Beschädigungen oder Dehnungen am Gurtband sichtbar sind.
Denn in den meisten Fällen kann die durch den Aufprall verursachte bleibende Verformung des Gurtbandes mit bloßem Auge gar nicht festgestellt werden. Und bereits einmal beanspruchte Gurte bieten bei einer zweiten Karambolage nur noch eine wesentlich geringere Schutzwirkung als neuwertige Ausführungen.
Wurde der Unfall nicht durch eigenes Verschulden herbeigeführt, so kommt die eintrittspflichtige Versicherung des Unfallgegners für die Kosten der neuen Gurte auf.



Nur einmal belastbar: Gurt

Obergutachten für neuen Führerschein

Autofahrer, denen die Fahrerlaubnis entzogen wurde, müssen damit rechnen, daß die Führerscheinbehörde ihnen vor Ausfertigung des neuen Ersatz-Scheines die Absolvierung der berüchtigten medizinisch-psychologischen Prüfung beim Technischen Überwachungsverein (TÜV) befiehlt. Wer diesen etwa 300 Mark teuren Test nicht besteht, kann bei der Führerscheinstelle jedoch den Antrag stellen, auf eigene Kosten ein sogenanntes Obergutachten von einer neutralen Institution anfertigen zu lassen.
Obgleich die Behörde nicht dazu verpflichtet ist, diesem Antrag stattzugeben, wird er in der Praxis meist ohne weiteres akzeptiert. Denn die Eignungs-Richtlinien für die Prüfung von Fahrerlaubnis-Bewerbern lassen diese Möglichkeit offen. Auskünfte über die Anschriften der amtlich anerkannten Obergutachter erteilen jeweils die Innenministerien der einzelnen Bundesländer. Obergutachter sind vornehmlich Lehrstuhl-Inhaber und an den meisten Universitäts-Kliniken zu finden. Für die Prüfung auf eigene Initiative müssen erfahrungsgemäß Kosten ab 800 Mark aufwärts veranschlagt werden.



Ersatz-Führerschein

[redacted]

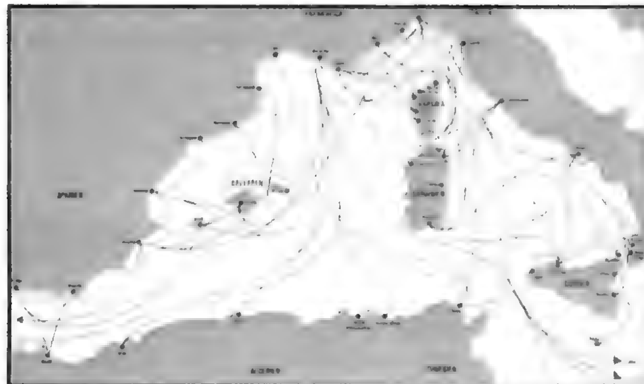
Oft nur mit Gutachten zu bekommen: Ersatz-Führerschein

VW Derby in Typklasse 13 eingestuft

Für die Bemessung der Teilkasko-Versicherungsprämie wurden die neuen VW-Derby-Modelle einheitlich in die Typklasse 13 (Jahresprämie rund 43 Mark) eingruppiert.
Unterschiede gibt es dagegen bei der Einstufung für

Neue Fährschiffskarte für Europa

Eine übersichtliche Karte mit allen Fährverbindungen in Europa sowie den Anschriften der wichtigsten im Fähr-Geschäft tätigen Reedereien hat das Seepassage-Komitee Deutschlands (Esplanade 6, 2 Hamburg 36) herausgegeben. Die siebenteilige Karte, die auch Hinweise darüber enthält, wie häufig die einzelnen Linien befahren werden, kann gegen Voreinsendung eines Fünfmarkscheines beim Herausgeber angefordert oder bei Reisebüros eingesehen werden.



Zeigt alle Verbindungen: Fährschiffskarte

die Vollkasko-Versicherung: Während das 40 PS-Modell der Typklasse 11 zugeordnet wurde, befinden sich die stärkeren Versionen mit 50 und 60 PS Leistung in der nächsthöheren Klasse. Bei einer Selbstbeteiligung von 650 Mark betragen die Jahresprämien für das schwächste Modell rund 330 Mark und für die beiden stärkeren Ausführungen 435 Mark.

Steigende Tendenz: Auto-Lebensdauer

Einer Ermittlung des Kraftfahrt-Bundesamtes in Flensburg zufolge warten Personenwagen jüngerer Baujahre mit einer verbesserten Lebenserwartung auf. Dafür spricht die in letzter Zeit stetig abnehmende Quote der hauptsächlich durch Verschrottung ausrangierten Autos. Wurden 1973 noch 8,4 Prozent aller zugelassenen Personenwagen und Kombi aus dem Verkehr gezogen, so waren es im vergangenen Jahr nur noch 7,2 Prozent.

Versicherungen zahlen Rückvergütung

Auto-Versicherer werden ihren Kunden in diesem Jahr eine Beitrags-Rückvergütung aus technischem Überschuß gewähren. Von den Großen dieser Branche gab die Allianz ihren Rückzahlungs-Entschluß als erste bekannt und zog damit andere Gesellschaften nach. Bis Redaktionsschluß waren gefolgt: Neckura, Provinzial Hannover, Thuringia und Westfälische Provinzial. Haftpflicht-Versicherte können in der Regel nur dann mit einem Bonus (je nach Gesellschaft und Rabattklasse zwischen fünf und etwa 20 Prozent des Beitrages) rechnen, wenn sie fünf oder mehr Jahre lang keinen Unfall verschuldet haben. Dagegen kommen bei der Unfall-Insassenversicherung alle Vertragspartner in den Genuß einer Rückzahlung.

Was ist Ihr Auto wert?

Netto-Verkaufspreise für Gebrauchtwagen: Mai 1977.

Allgemeine Tendenz: Die Situation auf dem Gebrauchtwagen-Markt ist auch weiterhin durch eine starke Nachfrage gekennzeichnet. Außerdem fällt das zunehmend kritischer werdende Verhalten der Käufer auf.

auto motor und sport nennt durchschnittliche Netto-Verkaufspreise, die von der Deutschen Automobil Treuhand GmbH (DAT) durch eine umfangreiche Marktforschung ermittelt wurden. Im Gegensatz zu den angegebenen Neupreisen (Preise in Klammern gelten für ausgelaufene Modelle) ist in den auf Ton gesetzten Gebrauchtwagenpreisen die Mehrwertsteuer nicht enthalten.

Wird der Gebrauchtwagen beim Händler erworben, so muß mit einem Durchschnittspreis gerechnet werden, der um den Betrag der Umsatzsteuer (elf Prozent) höher liegt als der auto motor und sport-Listenpreis. Privatverkäufe werden erfahrungsgemäß auf einem bis zu zehn Prozent höheren Preisniveau abgewickelt als in der Liste angegeben, während das Händler-Angebot beim Ankauf von Zweithand-Autos in der Regel um bis zu zehn Prozent unter dem Listenpreis liegt. Beim Kauf eines neuen Autos kann der Weg zum Händler jedoch trotzdem lohnen, denn oft gewähren sie durch einen günstigen Inzahlungnahmepreis einen indirekten Rabatt auf den ungebundenen Neuwagenpreis.

Die von auto motor und sport genannten Preise aus dem DAT-Marktspiegel gelten für Autos, die

- sich in unfallfreiem, betriebs- und verkehrssicherem Zustand befinden und einen dem Alter angemessenen Erhaltungsgrad aufweisen,
- jährlich etwa 15000 bis 20000 Kilometer absolviert haben,
- mindestens noch für zwölf Monate vom TÜV nach § 29 der StVZO abgenommen sind,
- und mindestens eine 50prozentige Bereifung (3–4 mm Profiltiefe) besitzen.

Höhere oder geringere Laufzeiten sowie Sonderausstattungen müssen von Fall zu Fall durch Zu- oder Abschläge berücksichtigt werden. Radio und Schiebedach werden erfahrungsgemäß je nach Alter mit 100 bis 200 Mark mehr dotiert. Regionale Abweichungen von den ermittelten Durchschnittspreisen sind möglich. Zur individuellen Wertermittlung können Schätzungen durch Sachverständige beitragen.

Marke/Baujahr	Neupreis	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Alfa Romeo							
Alfasud	9790		2700	3650	4750	5900	7000
1300 GT							
Junior Coupé	(15990)	2650	4200	6150	7700	9300	11200
1300 Spider	15990	2650	4100	6100	7700	9400	11350
Giulia Super L	13590	1950	3150	4200	6100	7600	9300
Alfetta 1800	16390		4200	5900	7700	10000	11900
Alfetta GT 1800	(19990)				9700	11400	13800
2000 Berlina	16990	2000	3300	4400	6800	9300	10800
2000 Spider	19590	3000	4900	7100	8900	11000	13600
2000 GTV	19590	3000	4800	6900	8700	10800	13400
Audi NSU							
Audi 50 LS	9915				5900	6800	7400
Audi 50 GLS	10670				6000	7000	7600
Audi 80 L	12385		4400	5650	6700	7800	8900
Audi 80 GL	(12740)		4700	5800	7000	8300	9300
Audi 100 L	(14295)	2250	3500	5300	6700	8500	9900
Audi 100 LS	(15225)	2300	3700	5500	7000	8900	10600
Audi 100 GL	(16440)	2400	3900	5750	7400	9450	11100
Audi 100 S Coupé	(19365)	3200	4900	7000	8900	11200	13400
NSU Prinz 4 L	(5190)	1100	1400	1800			
NSU 1000 C	(5990)	1150	1450	2100			
NSU 1200 C	(6690)	1400	1900	2500			
NSU Ro 80	(22695)	2900	4500	7000	9500	13000	16100
Autobianchi							
A 112	7700	2150	2400	3100	3500	4500	5500
A 112 Abarth	9980		2700	3300	4200	5750	7100
BMW							
1602	(13090)	3550	5000	6400	7600	8550	
1802	(13860)	3800	5200	6700	8000	9100	
2002	(14640)	4100	5600	7000	8400	9500	
2002 tii (ti)	(16980)	4000	5700	7600	9300	10800	
Touring 1802	(13360)	2900	4100	5750	7400		
316	14980					10300	11600

Marke/Baujahr	Neupreis	1971	1972	1973	1974	1975	1976
BMW							
318	15980					11000	12200
320	17280					11700	13000
320 i	19380					12800	14500
520	19400		7100	8600	10700	12900	14700
520 i	21300		7000	8600	11200	13600	15800
525	22800			9800	12600	15000	16900
528	25500					15800	18700
2500	25450	4200	6900	9800	12800	14900	18100
2800	(22530)	3650	6100	9000	12000	17400	20900
3.0 S	30400	4450	7600	11000	14200	17800	21300
3.0 Si	33200	4350	7500	11200	15900	19100	23000
3.0 CS Coupé	(35900)	5700	9100	12800	17800	22000	25800
Citroen							
2 CV 4	6320	1300	1900	2700	3350	3900	4800
Dyane 4	(6790)	1250	1800	2750	3500	4200	4950
GS 1220 Club	11450		3250	4500	5950	7400	8600
D-Special (ID 19)	(14390)	2200	3550	5900	6950	8400	
DS 20	(16260)	2300	3900	5650	7800	9400	
DS 23	(17860)		4650	6400	8700	10650	
CX 2000	17300					10300	12300
Fiat							
500 R	(4990)	1450	1950	2400	2950	3400	
126	5990			2900	3400	4000	4550
850 N	(5490)	1400	1800	2300	3000	3500	
127	7820	1800	2100	3100	3900	4800	5600
128	8420	1850	2550	3450	4350	5200	6300
128 Coupé SL	(10390)		3100	4150	5250	6050	
X 1/9	13390			5850	6900	8500	9800
124	(8690)	1500	2400	3250	4150	4650	
124 Sport Coupé	(14950)	2400	3400	5750	7300	9000	
124 Sport Spider	(14950)	2750	3800	6200	7800	9300	
131	9990					6400	7200
132 GL	12320		2750	3700	6500	7400	8900
130	29950	2000	3550	6400	10800	16900	20700

▷



Ein unverschämt gutes Angebot: TOYOTA Corolla 1200.

5 Millionen TOYOTA Corolla fahren in aller Welt. Und seit der erste Corolla vom Band lief, ist er ständig verbessert worden und zu einem unverschämt kompletten, leistungsstarken Zwölfhunderter gereift. Überzeugen Sie sich.

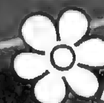
Über 140/km/h Spitze macht sein drehfreudiger, seit Jahren bewährter, sparsamer 55-PS/40,5 kW-Motor. Das klassische Fahrwerk sorgt auch bei voller Belastung für ausgeglichenes Fahrverhalten. Die Schaltung hat sportliche Qualität, die Lenkung ist exakt. Bekannt für TOYOTA ist die verwindungsfreie Sicherheitszelle des Fahrgastraumes. Der Wagen ist für fünf Personen zugelassen. Der Kofferraum hat Urlaubsgröße. Ruhesitze mit integrierten Kopfstützen, durchgehender Teppichboden, heizbare Heckscheibe, zwei Rückfahrscheinwerfer, 2stufiger Scheibenwischer/elektr. Wascher, Tankschloß, Gürtelreifen, Scheibenbremsen vorn, Zweikreis-Bremssystem mit Servo. Das alles sind serienmäßige Extras des TOYOTA Corolla. Und an seiner sauberen Verarbeitung gibt es nichts zu kratzen. Dabei verfügt er noch über eine weitere Qualität, die immer seltener wird: er ist unverschämt preiswert.



TOYOTA Corolla 1200 (Abbildung) mit vielen Extras serienmäßig ab Köln DM 9.745,–. Unverbindliche Preisempfehlung. Lieferbar auch als Coupé. Als 2türige und 4türige Limousine, auch mit Automatik. Und als 5türiger Combi. Garantie: 1 Jahr ohne km-Begrenzung. Information und Probefahrt bei über 650 TOYOTA Service-Stationen in der BRD. TOYOTA DEUTSCHLAND GMBH, Bunzlauer Str. 1, 5000 Köln 40.

***Begeisterung auf Rädern* TOYOTA**





Marke/Baujahr	Neupreis	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Ford							
Escort	(7985)	2200	2950	3600	4200	4800	
Escort GT	(8720)	2100	3000	3800	4600	5250	
Escort Turnier	(8630)	1850	2750	3550	4300	5000	
Escort II L	9865					6300	7300
Escort II Sport	11280					7100	8250
Taunus	(9590)	2450	3350	4400	5300	5950	
Taunus GT	(12060)	2500	3400	4450	6400	7100	
Taunus Coupé	(10825)	2750	3700	4900	5900	6650	
Taunus Turnier	(10635)	2300	3350	4650	5750	6400	
Consul	(11665)		4100	4800	6250	7250	
Consul Turnier	(12795)		4150	5250	6800	7750	
Granada XL	(14745)		5600	6850	8200	9350	
Granada	13355					8100	9350
Capri GT	(10635)	3200	4850	5750	6650		
Capri 2300 GT	(11480)	3750	5000	6050	7100		
Capri II GL	14385				7800	9000	10300
Capri II 2300 S	16060				8100	9350	10700
Leyland							
Mini 1000	6990	1500	2100	2900	3650	4350	5100
1100	(7075)	1150	1750	2450	3100	3750	
MGB	14490	3200	4200	5450	7500	8800	10300
Jaguar XJ 6 4,2	35150	4800	7800	11700	15900	20500	24700
Jaguar E Coupé	(40295)	8700	11500	15100	18900	22800	
Triumph Spitfire	11490	2950	3600	4700	5700	7000	8300
Triumph TR 6	(15755)	4000	5000	7200	8500	9600	
Mercedes-Benz							
200 D	(17183)	6400	7700	9300	11700	13400	14200
220 D	(17849)	7000	8000	10000	12100	13800	14700
240 D	(18426)	6300	7000	8900			
240 D 3.0	(19913)	7600	8500	10300	12500	14200	15200
200	(14985)			10600	12900	14500	15700
220	(16706)				13400	15500	16900
230.6	(19270)	5800	7600	10000	12500	14500	15800
250	(21623)	6100	7600	10200	13200	15700	17500
250 C Coupé	(24564)	8200	9900	12000	14300	16800	19800
280	(23610)		8000	10400	14200	17300	19900
280 E	(25463)		8100	10700	14700	17900	21300
280 S	30159		11800	15900	18700	21500	24500
280 SE	32290		12400	16600	19800	22100	25700
350 SE	36430		14000	18100	22000	24700	28800
450 SE	40926			18900	23400	26900	32200
350 SL	39361	14100	17000	20400	23500	26700	31400
350 SLC	44911	15800	18800	22000	26100	29500	35500
450 SLC	49406			24300	28300	31700	39300
300 SEL 6,3	(44397)	8000	10700				
Opel							
Kadett B	(6910)	2600	3250	3950			
Kadett B L	(7525)	2800	3500	4200			
Kadett B Coupé	(8010)	2950	3650	4450			
Kadett B Caravan	(7490)	2550	3000	3750			
Kadett C	9395			4800	5450	6300	7000
Kadett C L	9940			5050	5800	6700	7500
Kadett C Coupé	10640			5300	6100	6950	7900
Kadett C Caravan	10155			4950	5550	6500	7450
Ascona A 16	(10160)	3400	4000	5000	5850	6500	
Ascona A Voyage	(11935)	3500	4300	5500	6400	7400	
Ascona B	11365					7400	8350
Manta A L	(12040)	3750	4500	5700	6850	7400	
Manta A SR	(13209)	3800	4600	5950	7400	8000	
Manta B L	13295					8400	9700
Rekord C L	(9382)	2050	2750				
Rekord C Coupé	(10265)	2200	3050				
Rekord C Caravan	(9245)	1600	2350				
Rekord 1,9/1,7	13260		3950	5500	6550	7800	9250
Rekord 1,9/1,7 Coupé	15340		4800	6350	7600	9100	10800
Rekord 1,9/ 1,7 Caravan	13915		3950	5450	6800	8050	9600
GT L	(13645)	4900	6300	7850			
Commodore A	(11890)	2450	3100				
Commodore B	18025		5200	7100	9100	10500	11800
Commodore B Coupé	18550		5150	7100	9200	10800	12150
Commodore B GS	19425		5100	7200	9300	11300	13100
Commodore B GS/E Coupé	22950		5700	7850	10400	12900	14950

Marke/Baujahr	Neupreis	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Opel							
Admiral L	23825	3300	5000	8100	11300	13200	15800
Diplomat V8	34950	4000	6400	10800	14700	18900	22200
Peugeot							
104 GL	9140		3150	3900	4900	5700	6750
204 GL	(9945)	2200	2800	3800	5000	6000	7100
304 GL	11150	2200	2900	4100	5650	6800	8100
404 GT	(10295)	2100	3100	4150	5100		
504 GL	15600	3200	4600	6000	7750	9500	11000
504 Ti	18235	3200	4650	6350	8300	10500	12800
604 SL	23430					13200	16200
Porsche							
924	23450					15000	17900
911 T 2,4	(24480)	7900	10000	11900			
911 T 2,4 targa	(26700)	8650	11100	13200			
911 E 2,4	(28780)	8600	11100	13600			
911 S 2,4	(32480)	9600	12100	14700			
911 2,7	37300			16100	19100	23900	27300
911 2,7 targa	39800			17400	20500	25400	29100
911 Carrera 2,7	(44230)		16800	21400	25200	28500	
Renault							
R 4 L	7210	1750	2250	3100	3650	4450	5200
R 5 TL	9270		3050	3700	4600	5500	6600
R 6 TL	10280	2000	2700	3600	4500	5600	7200
R 12 TL	11800	2300	3150	4300	5400	6500	8250
R 16 TL	13215	2000	3300	4600	6100	7700	9250
R 16 TS	(13950)	2000	3300	4900	6400	8100	9800
R 17 TL	(14850)		3200	4800	6800	8000	10200
R 30 TS	21950					12300	14500
Saab							
99 LE	17542		4600	6700	8700	10750	12400
Simca/Chrysler							
1005 (1000) LS	6698	1400	1800	2550	3250	3800	4600
1100 LX	9798	2100	2750	3750	4400	5700	6600
1301 Special	(9598)	1900	2800	3700	4900	5750	
1308 S	12898					7900	9400
Chrysler 1609 (160)	12398	1650	2700	3900	5400	6800	8600
Chrysler 1610 (180)	13198	1750	2800	4100	5600	7200	9200
Volvo							
142	(14350)	3300	4400	5900	7500		
144	(15100)	3600	4800	6400	8000		
244 DL	18695				10100	11100	13400
164 E	(23650)	3350	5500	8100	11000		
264 GL	28550				14800	17100	19500
Volkswagen							
Polo L	9255					6350	7200
1200	7785	2450	2900	3600	4300	5250	6100
1300	(6650)	2700	3250	3800			
1302	(6490)	2750	3400				
1302 S	(6690)	2750	3400				
1303	(8770)		3800	4400	5200	6150	
1303 S	(9060)		3950	4600	5400	6350	
1303 LS Cabrio	13255	4200	5200	7200	8300	9100	9900
Ghia Coupé	(9785)	3100	3950	4850	6100		
Ghia Cabrio	(10780)	3350	4450	5350	6700		
Golf L	10250				6700	7350	8050
Golf LS	11070				6950	7800	8550
Scirocco L	13430				8450	9450	10200
Scirocco LS	13960				8650	9600	10600
1600 A	(8185)	2000	2400	3100			
1600 TL	(9030)	2150	2550	3250			
Variant 1600 L	(9455)	2350	3150	3950			
Passat L	11640			6000	6650	8000	8950
Passat LS (TS)	12470			6150	7350	8700	9800
Passat L Variant	12550			6200	7000	8350	9550
412 LS	(12210)			4550	5600		
412 LS Variant	(12695)			5350	6600		
K 70 L	(12630)	2550	3550	5000	5700	6300	
914/4	(17115)	4900	6100	7600	9700	11000	
914/2.0	(18335)	4450	6400	8100	10200	11800	



Im Namen

Verkehrsurteile deutsche

Reparatur

Die Kosten müssen sich nach den Arbeitswerten der Hersteller richten.

Für übertrieben hielt ein Autobesitzer die bei der Reparatur seines Wagens entstandenen Kosten und zahlte daraufhin nur einen Teil des in Rechnung gestellten Gesamtbetrages.

Die betroffene Werkstatt gab sich damit jedoch nicht zufrieden und zog vor das Arbeitsgericht in Waiblingen. Der Kläger hielt seine Forderung für angemessen und betonte, daß er nicht verpflichtet gewesen sei, seine Leistung nach den vom Autohersteller vorgegebenen Arbeitswerten abzurechnen.

Das Gericht hingegen lehnte die Klage auf Zahlung des Restbetrages mit der Begründung ab, daß die Art der Vergütung dieser Reparaturarbeiten vorher nicht ausdrücklich vereinbart worden sei. Somit könne der Kläger nur die üblichen Kosten verlangen, die aus den vom Herstellerwerk vorgegebenen Arbeitswerten resultieren.

Arbeitsgericht Waiblingen
Aktenzeichen IV C 1771/75

Aussage

Die Polizei muß nicht immer auf das Recht zur Verweigerung einer Aussage hinweisen.

Bei einer Verhandlung vor dem Oberlandesgericht in Stuttgart tauchte die Frage auf, ob die unvorsichtige Äußerung eines Unfallbeteiligten vor einem Polizisten am Unfallort bei der Verhandlung überhaupt verwertbar sei, wenn der Betroffene vor seiner Erklärung nicht auf das Aussage-Verweigerungsrecht hingewiesen worden ist.

Die Richter sprachen sich für eine Verwertungsmöglichkeit aus. Begründet wurde die Entscheidung folgender-

maßen: Würde jeder Beamte die am Unfallort zu befragenden Personen sofort darüber belehren, daß sie nicht zur Aussage verpflichtet seien, so würde dies das Ende eines jeden Aufklärungsversuchs bedeuten.
Außerdem könnten sich, so befand das Gericht, auch Unbeteiligte durch diesen Hinweis in den Kreis der Verdächtigen einbezogen fühlen, dadurch verärgert werden und sich künftig nicht mehr als Zeugen zur Verfügung stellen.
Zudem sei es nach dem Rechtsstaatsprinzip nicht erforderlich, einen Schuldigen bereits im Vorfeld der Ermittlungen vor unvorsichtigen und ihn selbst belastenden Erklärungen zu schützen.

Oberlandesgericht Stuttgart
Aktenzeichen 3 Ss 306/76

Bremsspur

Eine exakte Bestimmung der gefahrenen Geschwindigkeit aus einer Bremsspur ist nicht möglich.

Um Schuldfragen bei Verkehrsunfällen zu klären, ist es oft nötig, die vor dem Zusammenstoß gefahrenen Geschwindigkeiten zu ermitteln. Die dazu häufig angewandte Methode, anhand der Bremsspuren und Unfallschäden eine Aussage über gefahrene Geschwindigkeiten zu treffen, kann nur zu Schätzwerten führen.
Zu dieser Feststellung kam das Kammergericht in Berlin. Es vertrat die Ansicht, daß die Spurzeichnung nicht nur von den Reifen und dem Straßenbelag, sondern auch von den nicht reproduzierbaren Verhältnissen in der Bremsanlage abhänge. Eine exakte Rekonstruktion und Aussage über das zuvor gefahrene Tempo sei daher nicht möglich.

Kammergericht Berlin
Aktenzeichen 12 U 2472/75

auto motor sport

Unterhaltung

Glücks Seligkeit

Ein deutscher Einwanderer führt Abenteurer durch die grüne Hölle Brasiliens.

Von Wiltrud Miethke

Die südamerikanische Karriere des Kurt Glück begann mit Pech. Kaum hatte er in Peru die Frau fürs Leben gefunden, als ein Armeeoffizier ihn während eines Festes in eine Schlägerei verwickelte. Glück, der Deutsche, griff sich Frau und Koffer und floh über die Grenze nach Brasilien, ehe ihn die Militärs wegen des demolierten Kollegen schnappen konnten.

Doch damit war die Plackerei noch nicht vorbei. 1000 Kilometer von der Stadt Manaus entfernt – dort fließt der Rio Negro in den Amazonas –, mitten im Dschungel, baute er sich ein Blockhaus. Glück, in Schlesien geboren und in Bayern aufgewachsen, arbeitete sechs Jahre auf brasilianischen Plantagen; seine Frau bekam in jedem Jahr ein Kind. Der reichliche Nachwuchs machte Glück immer ärmer.



Dabei hatte der gelernte Feinmechaniker seit seiner Auswanderung 1938 nach Südamerika auf das große Geld gehofft. Erst verdingte er sich bei einer Ölgesellschaft in Venezuela, dann in einer Werkstatt in Kolumbien und schließlich, ehe er nach Peru kam, war er Bergführer in Ekuador.

Der Deutsche, inzwischen 63 Jahre alt, fand seine Seligkeit schließlich im Ur-

Angelt für Mitfahrer dreipfündige Tucunare (oben), und erforschte den Amazonas bis in den kleinsten Nebenarm: Urwald-Führer Kurt Glück.

SONY HIGHER-FI

5 SONY-Ideen zur Receiver-Technik.

„Es muß noch perfekter gehen – und wir werden herausfinden wie."

Entsprechend diesem Selbstverständnis sind SONY Hifi-Geräte mit einer besonderen „Mitgift" ausgestattet: Mit einem Mehr an technischen Ideen. Damit liegen sie weit über dem, was die Norm vorschreibt. Und eben das macht den Unterschied von HI-FI zu SONY HIGHER-FI.

Ein Anspruch, der als erstes auf den Kern einer Hifi-Anlage zutrifft. Auf den Receiver, eine Kombination von Empfänger plus Verstärker. Er ist der Baustein, bei dem oft Ausgangsleistung mit Leistungsfähigkeit verwechselt wird. Das heißt, ob ein Receiver 30, 50 oder sogar 100 Watt leistet, ist erst dann eine leistungsentscheidende Größe, wenn sie mit der begleitenden Technik wie Empfangsteil, Zuverlässigkeit der Bauteile, Bedienungskomfort usw. im Gleichklang steht.

IDEE 1: Einfache und präzise Sendereinstellung durch dreifache Sichtjustierung: Leuchtdioden-Skalenanzeiger, Feldstärke-Anzeiger und Ratio-Mittenanzeige.

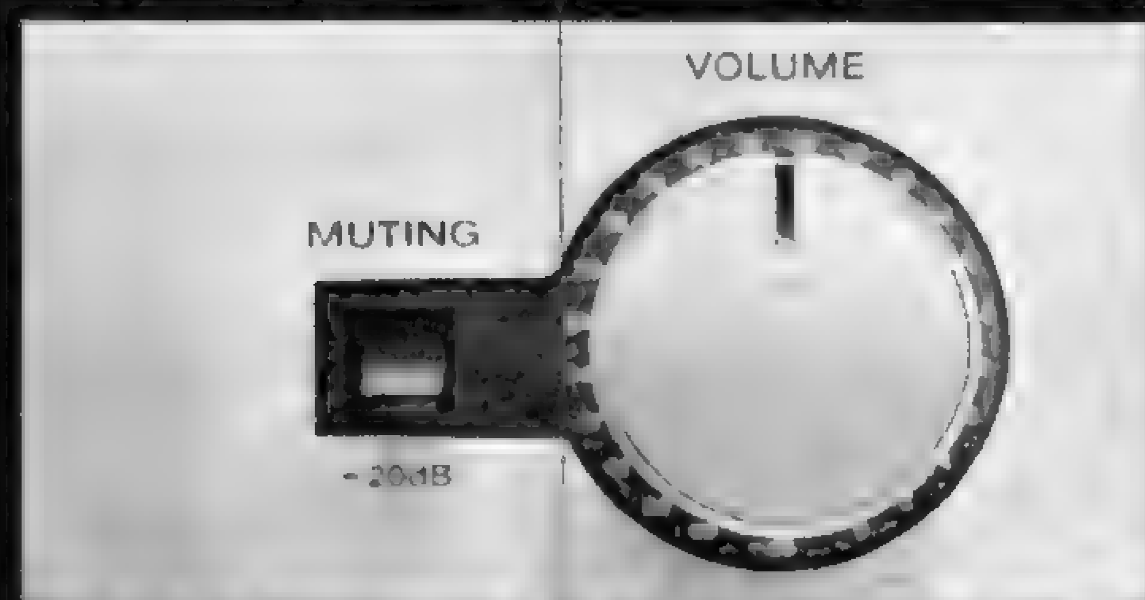
IDEE 2: Ausschaltung von Verzerrungen bei Mehrwegempfang (Mehrweg- oder Multipath-Empfang = Störungen durch wellenbrechende und reflektierende Hauswände etc.) Die Multipath-Anzeige läßt Mehrwegempfang sofort erkennen. Der Übergang auf eine andere Senderposition bringt Abhilfe.

IDEE 3: Unterdrückung des Senderrauschens durch FM-Dolby*-Schaltung. Eine zukunftsorientierte Einrichtung, mit der bereits im Funkhaus entrauschte (dolbysierte) Sendungen auch rauschfrei empfangen werden können.

*DOLBY ist das eingetragene Warenzeichen der DOLBY LABORATORIES, INC.

IDEE 4: Anpassung an die Klangcharakteristik jedes Wohnraumes. Räume bieten oft keine optimalen Hifi-Voraussetzungen. Z. B. verändern Einrichtungsgegenstände den natürlichen Schallfluß. Der Acoustic-Compensator optimiert durch Anheben oder Absenken bestimmter Frequenzen das Klangbild und paßt es dem jeweiligen Raum an.

IDEE 5: Präzisierung der Lautstärkenregelung durch Einrastschaltung in dB-geeichten Stufen. Spreizung des Regelbereichs mit NF-Muting-Schaltung



zur leichteren Feineinstellung bei geringen Lautstärken. Außerdem ermöglicht diese Schaltung ein sofortiges Absenken der Lautstärke um 90% (20 dB).

SONY
Mit neuen Ideen voran.



SONY STR 6800 SD

wald. Weil er den Amazonasdschungel immer wieder durchqueren mußte, um zu der Plantage zu kommen, lernte er ihn kennen wie in der Kindheit die bayerischen Berge. Die Gewohnheit brachte ihn auf die Idee seines Lebens: Kurt Glück eröffnete ein Ein-Mann-Charter-Dschungel-Unternehmen. Für die Urwaldfahrten suchte er fortan zahlende Gäste.

Der Mann wurde rasch zum begehrten Urwaldführer für Wissenschaftler, Abenteurer und Touristen. Er kennt jeden Vogel, jeden Baum und alle Fischarten auch im entferntesten Nebenarm des Amazonas. Glück macht es Spaß, wenn er tagelang mit seinen Schützlingen durch die Wildnis streifen kann.

Jedoch darf Glücks Boot mit dem 6 PS-Außenborder, das einschließlich Essen und Benzin für 50 Dollar am Tag zu mieten ist, nicht jeder betreten. Der Skipper kann es sich leisten, wählerisch zu sein. Nichtschwimmer nimmt er grundsätzlich nicht auf. Dafür bietet er den Begleitern, die er akzeptiert, auch mehr, als sie erwarten. Weil die Bordverpflegung normalerweise immer karger wird, je tiefer die Fahrt in die grüne Hölle geht – Glück: „Wir finden in der Gegend kein Hühnerei mehr" – präsentiert der geschickte Angler seinen Gästen auf Holz gegrillte Tucunare – eine Fischdelikatesse aus der Familie der Barsche.

Dieser zugkräftigen Kombination aus Abenteuer und Schlemmerei hat es Glücks Frau Juanita in der Avenida Rio Madeira 130 in Manaus zu verdanken, daß ihre Familie heute in finanzieller Sicherheit lebt.

Nicht sicher ist, ob sie wenn er aufhört, nicht das Ehe-Glück verlassen wird. Denn der Urwald-Spezialist, dessen Touren manchmal Wochen dauern, vertritt kategorisch den Standpunkt: „Nichts tut der Liebe so gut wie eine lange Trennung."



Die Dschungel-Charter ist immer ausgebucht (oben), wenn Glück in die „Grüne Hölle" fährt.

500.000 Z Freunde!



260 Z 2+2

Der „Z" hat eine halbe Million Freunde in aller Welt gefunden.

Solide Technik, klassisches Sportwagen-Styling und hohes Leistungsvermögen finden in diesem Wagen ihre ideale Ergänzung, unzählige Rallye-Siege (mehrfach bei der East-African-Safari-Rallye) beweisen wie robust und zuverlässig, wie stark und solide der „Z" ist.

Technische Daten:

Der Motor: 2547 ccm, 6 Zylinder, 129 DIN/PS bei 5400 U/min., obenliegende Nockenwelle, 2 SU-Vergaser, Verdichtung 8,6 : 1, max. Drehmoment 19,25 mkp bei 3500 U/min. Getriebe: 5-Gang, Fahrwerk: Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen und Querlenkern vorn und hinten. Räder: Leichtmetallfelgen mit Gürtelreifen 195/VR 14, Bremsen: 2-Kreis-Servo-Bremssystem mit Druckregler, Scheibenbremsen vorn.

Serienausstattung:

Drehzahlmesser, Voltmeter, Frontspoiler, Zeituhr, Radio, Mittelkonsole, Kartenleselampe, Verbundglas-Frontscheibe, heizbare Heckscheibe, integrierte Kopfstützen und 3-Punkt-Automatikgurte vorn, große Heckklappe, variabler Gepäckraum durch umlegbare Rücksitzlehne, Teppichboden und vieles, vieles mehr.

Testen Sie den 260 Z bei einem der 700 Datsun-Händler.



Handelsmarke der NISSAN Motor Co. Ltd. Tokyo/Japan
NISSAN Motor Deutschland GmbH, 4000 Düsseldorf, Johannes-Weyer-Str. 1-3



DATSUN 260 Z 2+2: 2547 ccm, 129 DIN-PS, 205 km/h, DM 24.950,–
unverbindliche Preisempfehlung

In die Luft gehen

Reisetip: Drachenfliegen in Österreich und in der Schweiz.

Früher, als nur die Kinder Drachen steigen ließen, geschah das im Herbst. Seit Erwachsene mitsamt den Drachen durch die Luft segeln, ist das ganze Jahr über Saison – im Winter mit Skiern, im Sommer ohne.

Drachenfliegen ist zum Urlaubssport geworden. Könner und Artisten schwingen sich, die Aufwinde nutzend, mit ihren 15 oder 20 Quadratmetern Segeltuch wie Vögel in den Himmel. Anfänger machen kleine Luftsprünge am sanften Hang.



Wie ein Vogel in den Himmel: Drachenflieger

Die offizielle Bezeichnung für diese Flugdrachen ist übrigens „Hängegleiter". Der Sport ist alt, Hängegleiter gab es schon vor 50 Jahren. Als sie wieder modern wurden, dachte man, nur junge, sehr sportliche Menschen könnten sie meistern. Inzwischen vertrauen sich auch reifere Jahrgänge den windigen Drachen an. Das Gerät ist 30 oder 40 Pfund leicht, und wenn man den Ratschlägen des Drachenfluglehrers genau folgt, auch theoretische Stunden nimmt und nicht gerade tollkühn ist, kann nicht allzuviel passieren.

Aber die Drachenflugschule, der man sich anvertraut, sollte gut sein. In der Schweiz gibt es rund 15, in Österreich etwa zehn, die den Sommer über Betrieb haben. (Zentrale Informationsstellen: Schweizerischer Hängegleiter-Verband, Badenerstraße 109, CH-8004 Zürich, und Österreichische Fremdenverkehrswerbung, Hohenstaufergasse 3, A-1010 Wien.)

Die Kosten sind recht unterschiedlich. Etienne Gaulis von der Delta-Schule im schweizerischen Leysin verlangt für fünf Unterrichtsstunden 235 Franken (218 Mark). Jacques Perret in der Neuenburger Delta-Schule nimmt für vier Kurstage und Halbpension im Hotel ab 358 Franken (333 Mark). Und bei Sepp Himbergers renommierter „Ersten Österreichischen Zivilluftfahrerschule für Hängegleiter" in Kössen kostet der Kurs 2100 Schillinge (293 Mark) – die Benutzung von Schulgleitern inbegriffen. *Axel Rothe*

Knoten mit Noten

Reisetip: mit der Welt schnellster Fähre Finnland besuchen.

Auf einer Werft in Helsinki bekommt der „Finnjet" sein Finish: Im Mai startet das größte und schnellste Passagier-Fährschiff der Welt zur Jungfernfahrt. Dieser Finnjet, 23 000 Bruttoregistertonnen groß, wird dann regelmäßig zwischen Travemünde und Helsinki verkehren. Zum Vergleich: das Ostasien-Kreuzfahrtschiff „Prinsendam" ist um mehr als die Hälfte kleiner als der Finnjet, der weltreisende Musikdampfer „Maxim Gorki", der schon berühmt war, als er noch „T. S. Hamburg" hieß, nur eine Winzigkeit größer.

Finnjet soll die Hauptverbindung für Autofahrer und ihre Wagen nach Finnland und zurück übernehmen. Für Urlauber, die Finnland ansteuern, ergeben sich daraus einige neue Gesichtspunkte in der Ferienplanung.

Die Reise von Travemünde nach Helsinki, mit den bisherigen Schiffen 41 bis 43 Stunden lang, wird nur noch 22 Stunden dauern. Der Finnjet ist 30,5 Knoten schnell — 55 km/h. Man spart einen vollen Reisetag. Dann wird es selbst in der Hauptsaison nicht mehr nötig sein, wie bisher monatelang im voraus zu buchen. Denn der Finnjet (213 Meter lang, 25 Meter breit, zehn Decks) kann 1500 Passagiere und 350 Autos aufnehmen. Da er sehr schnell ist, kommt er alle zwei Tage nach Travemünde oder Helsinki — und damit kann er, alles in allem, pro Jahr dreimal soviel Fahrgäste mit ihren Autos befördern wie die gegenwärtig eingesetzte „Finnhansa".

Die Ausstattung des Schiffs ist luxuriös. An- und Rückreise sind daher weniger ein Übersetzen als eine kleine Kreuzfahrt. Dem persönlichen Amüsement sind keine Grenzen gesetzt. Der Finnjet hat Kino, Tanzsaal, Nachtklub, Diskothek, Schwimmbecken, Solarium und nicht weniger als drei Saunen. Auch der Kindergarten fehlt nicht, was Nachtschwärmer schätzen werden, die ihren Nachwuchs versorgt wissen wollen.



Spart einen Reisetag: die Finnjet-Fähre

Allerdings wird die Überfahrt teurer, wenn auch nicht in allen Fällen: Wer bestimmte Termine und Rabatte ausnutzt, kommt auf weniger Kosten als bisher. (Preislisten gibt es bei Finnlines, 24 Lübeck 1, Postfach 1610.)

Rolf Lohberg

Tauchen, Segeln, Reiten, Windsurfing

Reisetip: Sporturlaub mit deutschen Reiseveranstaltern.

Deutschlands Reiseveranstalter haben den Sport entdeckt. Spezialprogramme für Leute, die während der Ferien nicht nur im Sand liegen wollen, gibt es schon lange. Da findet man Vorschläge für Angler (bei Balzer, 6420 Lauterbach, Spessartstraße 13), für Wanderer (Baumeler, Luzern/Schweiz, Grendel 11), für Kegler (Müller, 44 Münster, Windthorststraße 13).

Auch Jäger (Herold, 6 Frankfurt, Praunheimer Weg 39), Golfspieler (Wirth, 7 Stuttgart, Königstraße 1) und Reiter (Penn Worldtrek, 69 Heidelberg, Bergstraße 153) haben ihre Spezialveranstalter.

Die großen Reisekaufläden rechnen ebenfalls mehr und mehr mit dem Bewegungs-Enthusiasmus ihrer Kunden. Tennis, Tauchen, Bergwandern, Fischen, Radfahren, Reiten — kein großer Reiseveranstalter wagt sich mehr ohne solche Angebote vors reisende Volk, und viele Kurse, die auf diese Weise zustande kommen, haben dank steter Nachfrage ein erfreulich hohes Niveau. Das gilt vor allem für die Tennis- und Tauchschulen, während die Qualität der Reitpferde die der Freizeitreiter nur selten übertrifft.

Eine Ballung sportlicher Angebote bieten die Inseln Mallorca und Gran Canaria. Eine Handvoll Beispiele: Reiten in Maspalomas auf Gran Canaria für 8,50 Mark pro Stunde (bei NUR). Ein zweiwöchiger Lehrgang für den Segel-A-Schein in Alcudia auf Mallorca für 350 Mark (von g-u-t). Golf in Maspalomas für 17,50 Mark am Tag (von Touropa). Windsurfing-Unterricht in Cala Serena auf Mallorca für 192 Mark für sechs Stunden (von Scharnow).

Ideal für Sportler sind die Ferienclubs. Der Club Méditerranée beispielsweise, der in Deutschland durch den ADAC vertreten ist, bietet in jedem Dorf ein ganzes Paket von Sportmöglichkeiten an, die im Pauschalpreis inbegriffen sind. Ähnliches gilt für die Robinson-Clubs, die über Touropa vermittelt werden, sowie für den Club Aldiana im Senegal, der NUR gehört. *J. B.*



Nicht nur im Sand liegen: Windsurfing-Schule

So weit die Füße tragen

Reisetip: Wandern auf den Färöer-Inseln.

Die „England" legt um 13 Uhr in Esbjerg ab. Esbjerg ist ein dänischer Nordseehafen; auch das Ziel ist dänisch: die Färöer-Inseln. Wer sie sucht, muß von Dänemark aus einen geraden Strich in Richtung Island ziehen. Der berührt dann zuerst die Shetland-Inseln, die sich nördlich von Schottland im Atlantik befinden; dann erreicht er die Färöer-Inseln.



Schroffe Felswände: die Färöer-Inseln

Die Leute auf den Färöer-Inseln haben sich ein für diesen Breitengrad überraschendes Urlaubsangebot ausgedacht: Wanderungen. Sportlich sollen sie sein, nicht ohne Anstrengung. Sieben Tage lang, Übernachtung findet in Zelten statt, zuweilen auch in Privatquartieren; einmal in Runavik, in einem Seemannsheim. Am neunten Tag geht man wieder an Bord, am elften abends ist man zurück in Hamburg.

Diese Wanderreise ist klimatisch eine ganz neue Erfahrung. Die Färöer-Inseln, fast schon bei Island, müßten eigentlich ein kaltes Ziel sein. Sie sind es nicht. Der Golfstrom macht das Klima milder als es der 62. Breitengrad vermuten läßt. Heiß wird der Sommer freilich nie. Und das Wetter wechselt so launisch wie anderswo im April.

Die Inseln mit ihren schroff ins Meer hinabfallenden Felswänden sind faszinierend für den, der ausgefallene Landschaften liebt. Wer gerne Vögel beobachtet, ist hier richtig am Platz: Papageientaucher, Lummen, Eissturmvögel, Austernfischer.

Die Wanderungen sind hier normale Fortbewegung — mangels anderer Vehikel. Sie werden in kleinen Gruppen veranstaltet und umfassen täglich zwei bis fünf Stunden Marsch in Höhen zwischen 400 und 800 Metern. Ein wenig Kondition braucht man, denn die Ausrüstung und den Tagesproviant trägt jeder selbst.

Der Preis für eine solche Reise, die Überfahrt eingeschlossen, liegt bei 1200 bis 1300 Mark. Nähere Auskünfte gibt das amtliche Büro der Dänischen Staatsbahnen, Reisebüro Norden, Ost-West-Straße 70, 2 Hamburg 11. *R.L.*


3 JAHRE
AUF DIESE
KODAK CAMERA
GARANTIE


Kodak
Reomar
electronic





rolf lohbergs

treff • punkte

Tennis in Österreich · Nilpferdspuren in Afrika · Schlemmen bei den Klosterschwestern.

Coffein-Alkoholiker interessiert es, wo und wie eigentlich der Irish coffee entstand, jene angenehm-verheerende Mischung aus starkem Kaffee, irischem Whiskey und Sahne. Sie brauchen nur im irischen Flughafen Shannon an die Bar



Für Halberfrorene: Irish-coffee-Tafel

zu gehen. Dort sehen Sie die Tafel, die hier abgebildet ist. Joe Sheridan, Chef des alten Flugboot-Hafens Foynes, erfand das Getränk vor 37 Jahren, um halberfrorene Passagiere aufzutauen. Die Bar von Shannon, wo Sheridan später noch Chef war, bemüht sich, die Tradition nach Kräften aufrechtzuerhalten.

Vom 4. bis zum 12. Juni findet in Walton Beach, im Nordosten von Florida, ein Piraten-Volksfest statt. Es gilt der Erinnerung an Billy Bowleg, der einst im Nordosten Floridas ein eigenes Piratenkönigtum namens Muskogee gründete. Kostümierte Feriengäste buddeln am Strand nach vergrabenen Seeräuberschätzen, die das örtliche Fremdenverkehrsamt gestiftet hat. Eine Waschzuber-Regatta, Angriffe von Piratenschiffen mit der Dreimastbark, ein Umzug in historischen Kostümen — all dies gehört dazu.



Kampf als Volksfest: Piratenbark

Wer auf der Autostrada von Mailand nach Genua unterwegs ist, weiß gar nicht, woran er vorüberfährt: an der „Oasi della Pace" — an der Friedensoase. Um dort hinzukommen, müßte er bei der Ausfahrt Tortona die Autostrada verlassen und ein paar Kilometer östlich nach Rivanazzano fahren. Dort steht das Klosterwirtshaus, die „Oasi", wo Nonnen aus dem Orden der Arbeitsapostel kochen und servieren. Für knapp zehn Mark gibt es eine Fülle lombardischer Spezialitäten einschließlich Wein; ein normales Menü umfaßt mindestens 15 Gänge. Man kann bei den Ordensschwestern auch wohnen. Vollpension kostet pro Tag rund 16 Mark.



Speisen im Klosterwirtshaus: Köchinnen

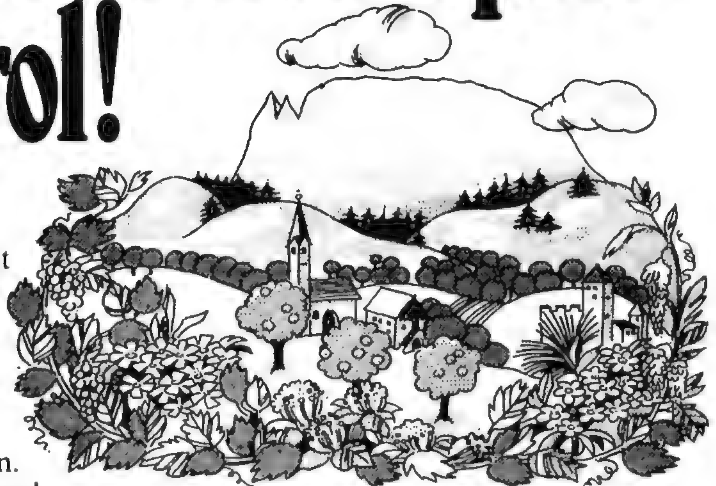
Die „Bachheimer Pfingstwandertage 1977" sind eine gute Möglichkeit, die Feiertage vom 28. bis 30. Mai auf Wanderwegen im Schwarzwald zu verbringen. Der Narrenverein von Bachheim – der Ort ist über die B 31 zwischen Freiburg und Donaueschingen durch die Abfahrt bei Löffingen zu erreichen – organisiert zwei abgestimmte Wanderstrecken. Die erste Tagesstrecke ist 2,5 Stunden, die zweite 3,5 Stunden lang. Das Startgeld beträgt bei Vorauszahlung 6,50 Mark, bei Anmeldung am Start acht Mark. Anmelden können sich Interessenten durch die Zahlung auf Konto-Nr. 2449 Volksbank Löffingen (BLZ 680 917 00). Auskünfte erteilt Lehrer Theo Herbstritt, 7827 Löffingen-Bachheim, Sundhalde 9, Telefon (0 76 54) 81 05.

Genau gezählt: 172 Hotels und Pensionen in Österreich haben jetzt eigene Tennisplätze für ihre Gäste. Fünf Hotels besitzen sogar eigene Tennishallen. Wer wissen will, wo: Die Österreichische Fremdenverkehrswerbung (Roßmarkt 12, 6 Frankfurt) hat ein Verzeichnis.

In der Nähe der Viktoria-Fälle in Zentralafrika liegt der Golfplatz des „Elephant Hills Country Club". Er hat eine Spezial-Spielregel: „Spieler, die ihren Ball in Nilpferdspuren spielen, dürfen ihn zum Weiterspielen herausnehmen und an den Rand legen." Der 18-Löcher-Platz wird oft von Nilpferden besucht, die den Zaun durchbrechen.

Sag »Du« zu uns.

Letzter Anstoß zum Freundschafts-Spiel mit Südtirol!



Viele Deutsche sind ja schon unsere Freunde. Sie kennen uns und mögen uns wie wir sind. Aber bestimmt gibt es noch welche, denen wir noch nicht so gut bekannt sind.

Sie alle laden wir ein zum Freundschafts-Spiel mit Südtirol.
Wir zeigen Ihnen, wer wir sind. Sie sagen uns, ob Sie uns mögen.

Bis zum Abpfiff ist es jedoch nicht mehr lange hin. Also – halten Sie sich 'ran. Sie können noch mitmachen und gewinnen!

Wir sind nicht aus der Welt!

Mit der Bahn erreichen Sie Südtirol in wenigen Stunden von Süddeutschland aus. Noch rascher fahren Sie mit dem eigenen Wagen über ausgezeichnete Autobahnen. Und Sie sind mittendrin. In Meran.

Aber Südtirol ist nicht nur Meran.

Südtirol hat vier Gesichter.

Ein hochalpines, eines mit Mittelgebirgs-Charakter, eines mit grünen Tälern und eines mit Häusern und Gassen. Sie können Ihren idealen Standort wählen – je nachdem wer Sie sind und was Sie vorhaben.



Wir machen's vielen recht!

Naturfreunde erklimmen die Höhen zu Fuß, in der Gondel oder mit dem Auto. Kulturell Interessierte besuchen die vielen Burgen, Schlösser, Kirchen und Kunstschätze. Die sportlich Aktiven kommen zum Skifahren, Wandern, Schwimmen, Reiten, Klettern, Kegeln und Tennisspielen. Und die Feinschmecker ergötzen sich an den vielen Spezialitäten der italienischen, österreichischen und der einheimischen Küche und natürlich an den erlesenen Weinen!

Südtiroler Erlebnis-Kalender

Eine kleine Auswahl aus unserem großen Unterhaltungs-Programm.

14.–21. 5.
Vergleichsverkostung der Gewürztraminer Europas in Tramin.

21. 5.
Internationale Dackelausstellung in Lana.

21.–22. 5.
Musik-Bezirksfest mit 20 Trachtenkapellen aus dem ganzen Bezirk Brixen in Klausen.

22. 5.
Internationales Flossenschwimmen um den Pokal »Coupe de Corlieu« in der Etsch bei Bozen.

28.–29. 5.
Internationale Pfingst-Segelregatta am Kalterer See.

26. 6.
Nationaler Riesentorlauf mit ausländischer Beteiligung um den »Sulden-Pokal« in Sulden: Ein spannender Skiwettkampf auf den Gletschern im Ortlergebiet.

3. 7.
Internationales Auto-Bergrennen Eppan – Mendelpaß, eine bereits traditionelle Veranstaltung, die Jahr für Jahr zahlreiche »Bergspezialisten« unter den Autorennfahrern anlockt.

In Südtirol ist jede Jahreszeit am schönsten!

Im frühen März blühen die Mandelbäume! Im Sommer locken die Almen und Gipfel! Im Herbst ist es nirgendwo malerischer. Obst- und Weingärten soweit das Auge reicht. Mit ihrer üppigen Ernte laden sie zum Verweilen und Betrachten ein. Und im Winter haben wir ein Wintermärchen. Übrigens: Südtirol kann man sich leisten. Die Gaststätten sind gemütlich, die Hotels gepflegt.

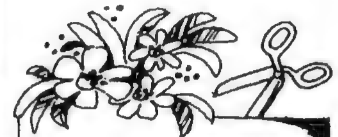


Gewinnen Sie das Freundschafts-Spiel!

Und Sie können sich selbst aussuchen: 1 Woche Skifahren in Südtirol. Oder 1 Woche auf der Suche nach Kunstschätzen. Oder 1 Woche lang bergwandern. Oder 1 Südtiroler Schlemmerwoche. Oder...

Jedem glücklichen Gewinner eines solchen Südtirol-Urlaubs zeigt ein sachkundiger und prominenter Südtiroler die schönsten Seiten unseres Landes.

Machen Sie mit! Es lohnt sich! Schicken Sie uns den Freundschafts-Coupon!



Freundschafts-Coupon

Ich bin dabei!
Bitte schicken Sie mir
☐ den Poster-Prospekt mit dem Freundschafts-Spiel
☐ den lustigen Auto-Aufkleber

Name ____________

Anschrift ____________

____

Bitte bis zum 20. 5. 1977 einsenden an das Landesverkehrsamt für Südtirol, Waltherplatz 22, 39100 Bozen (Italien)

Sag »Du« zu Südtirol

„Kräfte im Kopf"

Der Schriftsteller Gerhard Zwerenz über das Fahren mit einem Kleinwagen.

Ich kann nur jedem Benutzer großer und schneller Wagen dringend anraten, hin und wieder ein Mini-Auto zu besteigen. Es ist sehr gut, die Welt von unten kennenzulernen.

Meine Frau hat ein DAF-Marathon-Coupé, also durchaus nicht das mickrigste Gefährt, und beim nicht so genauen Hinsehen fast mit einem kleinen Renner zu verwechseln.

Überdies ermöglicht die DAF-Variomatik in den unteren Geschwindigkeitsbereichen, wie man sie innerhalb von Ortschaften nur fahren darf, erstaunliche Leistungen. Von der Ampel aus dem Stand startend, läßt der DAF jeden anderen Wagen stehen. Das beleidigt die Besitzer der Luxusschlitten. Unverzüglich geben sie Vollgas.

Die Rache eines BMW- oder Mercedes-, gar Porsche-Fahrers, der an einer Ampel höchst blamabel ins Hintertreffen geriet, kann zum Blutvergießen führen.

Ich erlebte einen solchen Fall. Der Mann ertrug es nicht, zurückgeblieben zu sein und preschte so schnell vor, daß er bei der Einfahrt zum Offenbacher Kaiserlei-Kreisel nicht mehr abbremsen konnte, aufprallte und mit schweren Verletzungen ins Krankenhaus eingeliefert werden mußte.

Die Besitzer schwerer und schneller Fahrzeuge begreifen einfach nicht, daß die Variomatik des DAF in den unteren Geschwindigkeitsbereichen Beschleunigungen ermöglicht, mit denen ganggeschaltete Wagen nicht mithalten können, auch wenn sie doppelt und dreimal soviel PS aufweisen.

Anfangs wollte ich meiner Frau nicht recht glauben, wenn sie berichtete, wie oft sie mit ihrem Kleinwagen von größeren Fahrzeugen bedrängt worden sei.

Handelte es sich bei ihren Klagen nicht um den üblichen weiblichen Autofahrer-Minderwertigkeitskomplex?

Erst als ich öfter das winzige Coupé nahm, begriff ich die Situation. Man wird tatsächlich wie der letzte Dreck behandelt. Auf der Bundesstraße versuchen die stärkeren Autos ständig, einen zu überholen, auch wenn es vom vorgeschriebenen Tempo her verboten ist und man die auf Bundesstraßen erlaubten 100 km/h voll ausfährt.



Gerhard Zwerenz, 52, wurde mit seinen Büchern „Heldengedenktag" und „Casanova oder der Kleine Herr in Krieg und Frieden" bekannt. Nach russischer Kriegsgefangenschaft arbeitete er als Volkspolizist in der DDR, studierte Philosophie in Leipzig und floh 1957 nach Westberlin. Er lebt heute als freier Schriftsteller in Offenbach. Der Auszug entstammt seinem neuesten Buch „Die Westdeutschen", das jetzt im Bertelsmann Verlag München erschienen ist.

Wahrscheinlich reizt der kleine Wagen allein schon dazu, ihn gering einzuschätzen. Die Geschwindigkeitsüberschreitung beim Überholen fällt leichter und wird von vornherein leichtfertig in Kauf genommen, eben weil ein Kleinwagen überholt werden soll, der langsamere Fahrt suggeriert, auch wenn er nicht langsam fährt. Ein größerer Wagen assoziiert dagegen von Anfang an forsches Tempo, selbst wenn er es tatsächlich nicht fährt.

Daraufhin begann ich zu zählen. Im Schnitt wurde ich im DAF auf einer bestimmten Strecke öfter überholt, obwohl ich zehn Kilometer zu viel, also 110 draufhatte.

Nahm ich dagegen den BMW, überholte man mich weniger oft, selbst wenn ich trödelte und nur 90 fuhr.

Das sonstige Verhalten der Fahrer änderte sich ebenso. Auf dem Kreisel vor Offenbach wurde mir von den Wagen, die von der Autobahn kamen und sich dem Kreisel näherten, erstaunlich oft die Vorfahrt genommen, wenn ich im DAF saß. Dasselbe gilt von der Unart des zu dichten Auffahrens. Sitzt man im DAF, benehmen sich die Fahrer großer Wagen oft, als wollten sie durch einen hindurchbrausen.

In der Abhängigkeit der Fahrer-Psychologie vom Wagen zeigt sich offensichtlich eine unserer ganz normalen menschlichen Schwächen. Wir sind verführbar, und dies müßte uns warnen, wenn uns die Technik so enorme PS-Kräfte in Hand und Fuß gibt. Viele Kfz-Besitzer vergessen dann, daß sie auch noch einen Kopf haben.

Männer hobby

Marathon

Fisch schwimmt

Der Sport, der nur Schuhsohlen kostet.

Ein Mann, der Kraft und Ausdauer besitzt, läuft die Marathonstrecke von rund 42 Kilometern in ungefähr drei Stunden. Wer zu alt und zu langsam dafür ist, sollte lieber die 100 Kilometer laufen.

Die einfachste Erklärung für seinen Lieblingssport fand 1975 der Langstreckenläufer Emil Zatopek: „Vogel fliegt, Fisch schwimmt, Mensch läuft." Damit wollte er ausdrücken, daß Laufen durchaus eine normale Bewegungsart des Landbewohners Mensch ist: Auf der Jagd und auf der Flucht – beides soll ziemlich häufig vorgekommen sein – mußten es die vorzeitlichen Vorfahren begreiflicherweise eilig haben.

Der Mensch hat das Laufen nur verlernt. Ist das Auto daran schuld? Man braucht es, um zum Laufen ins Grüne zu fahren. Der Ford-Manager Robert A. Lutz sieht schließlich auch keinen Widerspruch darin, daß er Autos verkauft, sich selber aber durch Waldläufe fit hält.

Wer das Lauftraining richtig angefangen hat, fühlt sich nach dem Lauf rundum wohl, erfrischt wie nach einem Bad. Er nimmt zwei Stufen auf einmal, ist weniger wetterfühlig, widerstandsfähiger gegen Infektionen und wird besser mit Alltagsproblemen fertig. Laufen beseitigt oder mildert sämtliche Risikofaktoren.

Wer sich das Rauchen abgewöhnen will, spürt, daß er nach einem Lauf eine Zeitlang keinen Appetit auf eine Zigarette hat. Das Bier schmeckt jedoch gut.

Richtig angefangen: Ohne Blick auf die Uhr, immer wieder Gehpausen zum Ausruhen, anfangs abwechselnd immer 50 Meter traben und 50 Meter gehen. Der beste Anfang ist, Mitläufer zu haben. Nur so schnell laufen, daß man sich dabei unterhalten kann; denn dann geht man keine Sauerstoffschuld ein. Nur so lange laufen, daß am Ende das Gefühl bleibt: Eigentlich könnte es so noch immer weitergehen. Wenn man sich auf das nächste Lauftraining freut, war es richtig.



Zeichnung: Kupke

Anfänger nehmen sich meistens zuviel vor. Auf die richtige Dosierung achten die Trainer der etwa 850 „Lauftreffs" in der Bundesrepublik, zu denen sich jeder einfinden kann, der etwas für die Gesundheit tun möchte, ebenso wie derjenige, der nichts anderes will, als eine Stunde lang in Gesellschaft zu laufen – ohne hohe Gebühren oder lästige Vereinsmitgliedschaft.

Eine Stunde lang ununterbrochen zu traben und dabei zehn bis zwölf Kilometer zurückzulegen, kann ein einigermaßen gesunder Vierzigjähriger, der bei Punkt null und mit den üblichen zehn Kilogramm Übergewicht begonnen hat, nach einem Jahr bequem schaffen.

Dafür muß er dreimal in der Woche trainieren. Mit einer einzigen Trainingsstunde in der Woche läßt sich nach der Zeit des mehrwöchigen Leistungsaufbaus der Trainingsstand zwar gerade halten, aber nicht mehr erhöhen. Besser ist es, mehrmals eine kurze Strecke, als nur einmal eine lange Strecke zu laufen. Jede Ausdauerübung – das Laufen ist die intensivste Form mit der höchsten Kalorienverbrennung – sollte mindestens zehn Minuten dauern. Deshalb nützt das Zimmerfahrrad so wenig: weil nämlich schon fünf Minuten als langweilig empfunden werden.

Wer gesundheitlich geschädigt ist, muß vor dem Training einen Arzt konsultieren. Hinderungsgründe gibt es kaum, sofern der Arzt etwas vom Laufen versteht. Da sich die Laufleistung sehr gut dosieren läßt, traben in neuerer Zeit selbst Herzinfarktpatienten.

Und der Marathonlauf? Irgendwann packt es den rüstigen Dreißiger: Er möchte es den Sechzigjährigen oder auch dem 85 Jahre alten Arthur Lambert, dem Vorsitzenden der Interessengemeinschaft älterer Langstreckenläufer, gleichtun und einmal bei einem Volkslauf über zehn oder zwölf Kilometer genau wissen, was in ihm steckt. Natürlich ist der Laufnovize am Anfang viel zu schnell gewesen, und bei Kilometer sechs, wo er sich von einem Becher Tee vergeblich Stärkung erhofft, ist die Luft raus, und die Zuschauer sehen wieder einen Läufer, der einen sehr gequälten Eindruck macht. Beim nächstenmal wird er es richtig angehen. ▷



Irgendwann wird unsere berühmte deutsche Konkurrenz herausgefunden haben, wie man so eine Auto-Stereo-Anlage baut.

Wie die einleitende Überschrift unschwer vermuten läßt, gibt es keine deutsche Auto-Stereo-Anlage wie diese hier. Das liegt nicht nur an ihrem Klang, den Sie eher einer großen Heimanlage zusprechen würden als einem kleinen Auto-Stereo-Gerät, und nicht nur an den 2x 20 Watt Musikleistung, die Sie mit unserem Power-Booster in Ihr Auto zaubern können, sondern auch an einer faszinierenden Technik, die das Cassettenumdrehen per Hand überflüssig macht.

Sobald eine Cassettenseite abgespielt ist, schaltet das Clarion-Auto-Reverse-System automatisch auf die zweite Seite. Ohne daß Sie einen Finger krumm machen müssen. Ihre Hände bleiben am Steuer – Ihr Blick auf der Straße. Und wenn Sie mitten im Band die andere Cassettenseite hören möchten: Knopfdruck genügt.

Das ist Auto-Stereo in Vollautomatik. Made by Clarion.

Clarion

Schon der Name klingt nach mehr Musik.

Wenn Sie mehr über das Clarion-Auto-Stereo-Programm wissen möchten, fragen Sie Ihren Fachhändler, oder schreiben Sie direkt an Clarion, Rudolf-Diesel-Straße 2, 6236 Eschborn 2, Telefon (06173) 61041/42.



Jeder kennt es.
Wenige besitzen es.
Viele hätten es gern.

Das Buddelschiff.

Das echte Hamburger Buddelschiff. Nach alter Seemannstradition von den wenigen dieses Handwerk noch ausübenden Könnern gemacht. Jedes Exemplar ein Original.

auto motor und sport verschenkt an seine Leser eine begrenzte Anzahl Buddelschiffe im Rahmen einer Freundschaftswerbung.
Machen Sie mit! Für jeden durch Ihre Empfehlung gewonnenen Abonnenten erhalten Sie diesen Original Hamburger-Gaffelschoner in der Flasche.

Bestimmt finden Sie in Ihrem Bekanntenkreis einen Interessenten. Gute Gründe, auto motor und sport im Abonnement zu beziehen gibt es viele. Neben einem stets aktuellen und umfassenden Themenangebot aus der Welt des Automobils spricht vor allem aber die bequeme und rechtzeitige Frei-Hauslieferung dafür.

Engagieren Sie sich! Je schneller Ihr Prämiencoupon bei uns eintrifft, desto eher können Sie Ihr persönliches Buddelschiff in Empfang nehmen. Sie wissen ja – wie bei allen Originalen ist auch diese Auflage leider begrenzt.

COUPON auto motor sport

Ich habe fur auto motor und sport einen neuen Abonnenten geworben (kein Familienangehorigen)

Bitte schicken Sie mir mein Buddelschiff sofort nach Eingang der Abo-Zahlung zu

Meine genaue Anschrift

Name, Vorname

Straße, Nr

PLZ, Ort

Hier die Anschrift des neuen Abonnenten

Name, Vorname

Straße, Nr

PLZ, Ort

Kennwort: Abo.-Werbung
MOTOR-PRESSE-STUTTGART
Postfach 1042, 7000 Stuttgart 1 ams 10/77

Ich mochte fur mindestens 1 Jahr auto motor und sport im Abonnement zum Jahrespreis von DM 58,– (Ausland DM 72,–) incl. Zustellgebuhren beziehen. Das Abonnement beginnt ab der nachst erreichbaren Ausgabe. Zahlungsweise (bitte ankreuzen)

☐ Durch Bankeinzug

Geldinstitut Konto-Nr

☐ gegen Rechnung
(Bitte kein Geld einsenden Rechnung abwarten!)

Ich bestatige, daß ich im letzten halben Jahr nicht Abonnent von auto motor und sport war. Mir ist bekannt, daß ich innerhalb einer Woche nach Bestelldatum von diesem Vertrag zurucktreten kann.

Datum Unterschrift des neuen Abonnenten

Marathon-Lauf

Später probiert er es mit dem Halbmarathon oder mit der 25 Kilometer-Strecke. Er ist im letzten Viertel des Feldes von 200 bis 1000 Läufern und Läuferinnen, was ihn beträchtlich ärgert, soweit man sich beim Laufen überhaupt ärgern kann. Denn durchgehalten zu haben, ist ein großartiges Erfolgserlebnis.

Wer 25 Kilometer gelaufen ist, hat keine Ruhe, bis er nach frühestens zweijähriger Vorbereitung — und sei es nur ein einziges Mal — die Marathonstrecke von 42,195 Kilometer bewältigt. Es gibt Marathonläufe, bei denen die Asse am Start sind — die Qualifikationszeit für die Deutschen Meisterschaften liegt bei 2:40 Stunden, es gibt aber auch Volksmarathonläufe, der größte ist mit etwa 2300 Teilnehmern der Schwarzwaldmarathon. Dort braucht sich niemand zu genieren, der zwischendurch oder auch die ganze Strecke marschiert.

Manche beginnen ihre Marathon-Laufbahn auf der klassischen Strecke Marathon—Athen, auf der 1896 bei den ersten olympischen Spielen der Neuzeit der Grieche Louis Spiridon siegte. Der Gedanke ist edel, bedarf jedoch, da 1975 beim dortigen Marathon Temperaturen zwischen 28 und 33 Grad herrschten und die Hitze der ärgste Feind des Läufers ist, der Überprüfung.

Gefährlich ist das Straßenlauftraining: Der Mediziner Dr. Ernst van Aaken, der als erster das Lauftraining in der Bundesrepublik populär gemacht hat, ist doppelt unterschenkelamputiert; beim Training auf der Straße war er vor einigen Jahren angefahren worden. Weitere Gefährdungen sind zu vernachlässigen, allenfalls daß der Läufer über eine Wurzel stolpert oder ihm irgend etwas am Knie oder an der Achillessehne weh tut. Gegenmittel: langsam weiterlaufen, denn Laufen fördert die Durchblutung, und Durchblutung ist nach van Aaken die beste Heilmethode.

Wenn der Läufer nun aber alt wird und sieht, daß er auf der Marathonstrecke keinen Lorbeer mehr ernten wird, weil er einfach zu langsam ist, was macht er dann? Er läuft 100 Kilometer. Denn da kann er seine zunehmende Zähigkeit ausspielen. Zwar liegen hier die Spitzenzeiten um die sieben Stunden; aber da etwa ein Viertel der Teilnehmer ausscheidet — in einer kalten, windigen Regennacht des Jahres 1976 in Illertissen waren es gar 40 Prozent —, kann er mit Ökonomie sehr wohl das Abenteuer der 100 Kilometer in der geforderten Zeit von höchstens 24 Stunden durchstehen.

Für die 100 Kilometer gibt es keine offizielle Meisterschaft, und am Lauf über 531 Kilometer von Paris nach Straßburg kann man nur auf persönliche Einladung teilnehmen.

Was braucht man, um laufen zu können? Nichts weiter als ein paar anständige Laufschuhe, eine halbe Nummer größer als der jeweilige Straßenschuh. Sie kosten ungefähr zwischen 60 und 90 Mark, halten etwa ein Jahr — wenn sie drei Jahre halten, war ihr Träger faul — und lassen sich nach etwa 2000 Kilometer Fußleistung neu besohlen. Zur Standard-Ausrüstung gehören noch eine Turnhose, je nach Witterung ein Netzhemd oder kurzärmeliges Sporthemd, ein Trainingsanzug und Regenschutz. Dieser hat den Vorteil, daß man nur von innen, durchs Schwitzen naß wird, statt von außen. Nässe merkt man jedoch nur am Anfang und am Schluß. Dazwischen läuft man. *Werner Sonntag*

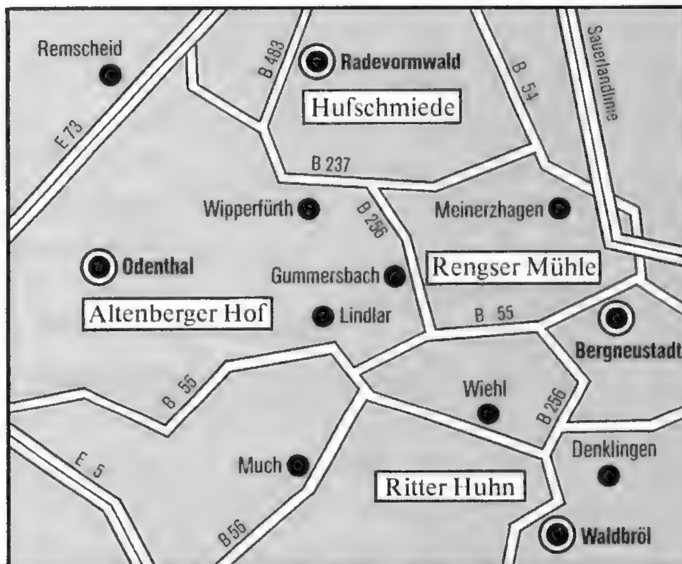
Über den Gaumen gepeilt

Tip für Autofahrer unterwegs: Bergische Kaffeetafel.

Das Bergische Land, die Gegend östlich von Köln, pflegt von alters her die Sitte, aus der Kaffeestunde am Sonntagnachmittag ein Fest zu machen — die Bergische Kaffeetafel.

Die Vorschriften sind präzis: Der Kaffee — in einer Kanne, die dort „Dröpelminna" heißt — darf nicht zu dünn sein; eine Scheibe Korinthenstuten wird mit Butter und Honig bestrichen, alternativ auch mit Apfelkraut. Dazu ißt man Reisbrei, der mit Zimt und Zucker bestreut wird. Der zweite Gang besteht meist aus zarten Waffeln, die man im alten Waffeleisen backt. Hinterher gibt es dann noch Schwarzbrot mit Butter und Quark oder Brezeln.

So bietet der „Altenberger Hof" in Odenthal (5074 Odenthal, Telefon 0 21 74/42 42) in seinen gepflegten Räumen Bergische Waffeln mit Reis, Kirschen und Stachelbeeren nebst Schlagsahne an. In der „Rengser Mühle" zu Bergneustadt (5275 Bergneustadt-Niederrengse, Telefon 0 27 63/3 24) werden täglich, außer montags, Eierkuchen, hoch wie Sahnetorte, und gefüllte Waffeln serviert. Meist kann man die Bergische Kaffeetafel vorbestellen.



Restaurants mit Bergischer Kaffeetafel

In der „Hufschmiede" in Radevormwald (5608 Radevormwald-Neuenhof 1, Telefon 0 21 95/82 38) gibt es außer den Waffeln mit Reis auch eine Reis-Sahne-Torte.

In Waldbröl im „Ritter Huhn" (5220 Waldbröl-Wilkenroth, Weizenfeld 1, Telefon 0 22 91 / 41 43) bekommt man zu den Waffeln Butter, Quark und Apfelkraut.

Für weniger süße Zungen gibt es Bergischen Sauerbraten — allerdings mit Rosinen. *ALG*

Männersachen

Die Redaktion suchte für Sie aus: vom Weltempfänger bis zum Schlüsselanhänger.

Bequem zu tragen ist das Fernseher-Portable 611 von Philips, das in ein formschönes und strapazierfähiges Kunststoffgehäuse verpackt ist. Das wahlweise in Weiß, Gelb, Rot oder Metallic lieferbare Gerät hat einen 31 Zentimeter-Bildschirm und wiegt unter 15 Pfund. Es kann normal am Netz oder an einem Akku betrieben werden und läßt sich wegen der Teleskop-Antenne auch beim Camping oder im Urlaub verwenden. Sechs beliebig belegbare Wahltasten erleichtern die Programmsuche; die Schnellheiz-Röhre läßt das Bild bereits nach fünf Sekunden erscheinen. Preis: um 380 Mark. Hersteller: Philips, Postfach, 2 Hamburg 1.





Aus 925er Silber wird der Auto-Schlüsselanhänger gefertigt, der vor allem für Käfer-Fahrer bestimmt ist. Das Miniatur-Gefährt ist so flach gehalten, daß es in der Jackett-Tasche nicht aufträgt; der an einer Kette hängende Ring ist mit einem federnden, soliden Schnapper versehen, der auch mehrere Schlüssel zuverlässig sichert. Preis: 136 Mark. Vertrieb: Minikin-Motors Stroppe, Hauptstraße 20, 899 Lindau.



Die Spuren langer Lagerung tragen die Flaschen und Etiketten des Portweins „Vintage" aus dem Hause des renommierten Importeurs J. W. Burmester & C. Das edle und fälschlicherweise im Ruf von Süße stehende Getränk wurde 1965 auf Flaschen gefüllt und lagert seither die vorgeschriebene Zeit von mindestens zehn Jahren, um das begehrte Prädikat „alt" zu erhalten. Der Portwein unterliegt den wohl strengsten Weingesetzen der Welt: Jeder Winzer der portugiesischen Provinz Douro in der Nähe von Porto muß so strenge Kontrollen über sich ergehen lassen, als würde er mit Diamanten handeln; auch über die kleinste Menge des kostbaren roten Traubensafts wird Buch geführt. Vom Vintage existieren nur knapp 800 Flaschen. Preis der Kiste mit drei Exemplaren: 175 Mark. Vertrieb: Culinaria, Postfach 11 21 61, 2 Hamburg.



Aus texanischem Wildleder ist die Männerschürze gearbeitet, die sich mit ihren Abmessungen von 73 Zentimetern Länge und 53 Zentimetern Breite fast jeder Körpergröße anpaßt. Das attraktive Stück kann beim Heimwerken, Autowaschen, Rasenmähen oder Grillen benutzt werden. Nach langem Gebrauch und entsprechender Behandlung nimmt es den von Schmiedeschürzen gewohnten speckigen Glanz an. Die gleichfalls ledernen Riemen sind auswechselbar. Preis: 58 Mark. Vertrieb: H. Piffl, Alte Stuttgarter Straße 110, 7 Stuttgart 1.



Aus einem Zelt, einer Hängematte und einer Tasche besteht ein praktisches Set für den Urlaub, das nur neun Pfund wiegt. Die 2,75 Meter lange Matte trägt ein Gewicht von vier Zentnern und läßt sich zwischen Bäumen oder Bootsmasten aufhängen. Das Zelt dient zur Notübernachtung oder als Sonnensegel. Das Set ist in Gelb, Grün oder Blau lieferbar. Preis: 369 Mark. Vertrieb: Südwestversand, Postfach 3680, 79 Ulm.



Der Traum jedes Kurzwellen-Fans ist der Weltempfänger CRF-320 von Sony. Er bezieht seine Energie wahlweise aus Batterien, aus dem Netz oder der Autobatterie. Die eingestellte Frequenz bei Kurzwelle wird digital angezeigt, eine integrierte Quartz-Uhr und ein Zeitschalter sorgen für eine vorwählbare Betriebsbereitschaft. Einschließlich UKW, Kurz-, Mittel- und Langwelle hat das Gerät 32 Wellenbereiche und eine dreifache Skalenabstimmung. Neben den beiden Teleskopen kann eine Außenantenne angeschlossen werden, die den Empfang verbessert. Preis: um 5000 Mark. Vertrieb: Sony, Mathias-Brüggen-Straße 70, 5 Köln 30.



Höhere Treffsicherheit als herkömmliche Golf-Schläger und eine geradlinigere Flugbahn bei ungenauem Treffen des Balles garantieren die Exemplare der Dunlop-Baureihe Maxfli International. Diese Vorteile resultieren aus der guten Balance der Schlägerköpfe, die durch spezielle Formgebung und Gewichtsverteilung erzielt wurde. Der Set besteht aus 14 Schlägern; sie werden in verschiedenen Schaftstärken angeboten. Preis: um 1400 Mark. Vertrieb: Dunlop AG, Sportabteilung, Postfach 129, 645 Hanau.



Pfiffig konstruiert ist das Zubehör für alle Plattenspieler, die keine automatische Endabschaltung besitzen. Es wird neben den Plattenteller geklebt; berührt der Tonarm es, so kippt der ausbalancierte obere Teil um und hebt den Arm aus der Rille. Eine ausführliche Anleitung wird mitgeliefert. Preis: 25 Mark. Vertrieb: Audioforum, Koloniestraße 203, 41 Duisburg.



Praktisch für Cabriolet-Fahrer, Bergsteiger, Wanderer oder Angler ist die Freizeit-Jacke von Rikson, die vielseitige Funktionen aufweist. Ärmelmanschetten und Bundweite sind per Druckknopf verstellbar; auf der linken Achsel sitzt eine Schlaufe, die das Abrutschen von Fernglas oder Kamera verhindert. Eine Vielzahl von Taschen nimmt unterschiedlich große Utensilien auf. Die Jacke besteht aus Popeline mit atmungsfreundlicher Rückenverarbeitung. Preis: um 190 Mark. Hersteller: Rikson, Kronsdorfer Allee 130, 24 Lübeck.

Als die Räder laufen lernten

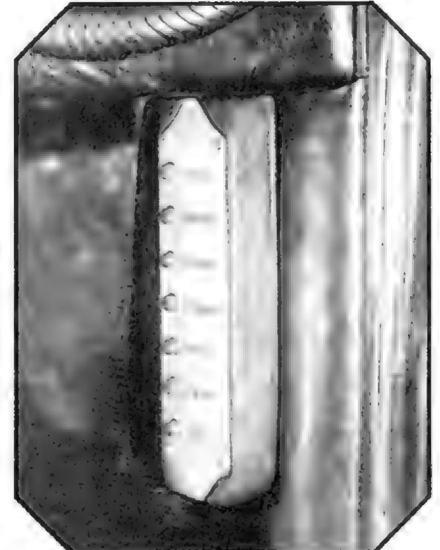
12. Folge: Luxus, Plüsch und dicke Polster.



Limousinen wurden zu Salons, als das gemeine Volk von Volkswagen kaum zu träumen wagte. Jalousien bewahrten vor neidischen Blicken, Blumenvasen gehörten zum gepflegten Interieur, die Füße ruhten sanft auf Schlummerrollen. Spartanisch waren nur die Klappsitze im 2,8 Liter-Fiat von 1912.



Sobald Limousinen nicht mehr nur als Chauffeurwagen mit Trennwand erworben wurden, zog Luxus vom Fond ins Cockpit ein. Sogar schon mit Einzelsitzen — im abgebildeten Wagen ungenannten Fabrikats von 1920 ist der Fahrersitz ein respektabler Sessel, der einfachere Beifahrersitz vorklappbar für Durchstieg oder Gepäck.



Sprachrohre führten durch die Trennwand zum Chauffeur, Telefon war zu leise. Bei dem großen Mercedes, den der entthronte deutsche Kaiser Wilhelm II 1930 im holländischen Exil erwarb, wurden Befehle per Knopfdruck übermittelt: Links — Rechts — Schnell — Langsam — Kehrt — Haus — Halt.



1926 erwarb ein anspruchsvoller Mercedes-Kunde das Chassis des Typs 630, ließ es mit der 160 PS-Sportversion des 6,3 Liter-Kompressormotors ausrüsten und in Italien karossieren: Pininfarina, der damals noch als Farina firmierte, stattete die Pullman-Limousine mit allem erdenklichen Luxus aus. Modischer Polsterstoff galt als extravagant. Vor den Notsitzen, dem Merkmal der Pullman-Bauart, war die Edelholztäfelung als Kommödchen für Necessaire und Erfrischungen ausgearbeitet. Kognak half bei Kälte: Heizung gab es nicht, bestenfalls ein Katalytöfchen.



Gesucht: die weiteste Reise 1977

auto motor und sport sucht die Leser, die im Jahr 1977 die weiteste Reise mit dem Auto unternommen haben oder noch unternehmen werden – gerechnet in Kilometern. Die Sieger werden im Herbst in einem ausführlichen Bericht vorgestellt. Wer teilnehmen will, muß sich mitsamt seinem Auto vor einem Wegweiser oder einem Straßenschild fotografieren lassen, aus dem das Reiseziel 1977 hervorgeht. Einsendeschluß ist der 31. Oktober 1977.

Alle Einsendungen gehen an die Redaktion auto motor und sport, Postfach 1042, 7000 Stuttgart 1, Stichwort „Ferienreise".

Bitte schicken Sie Ihre Unterlagen erst, wenn Sie Ihre Reise beendet haben – nicht vorher.

Frohe Botschaft

Urlaubs-Service: eine Liste der deutschen Auslandsvertretungen für den Notfall.

Touristen sind die reine Landplage – so jedenfalls denken die deutschen Konsulatsbeamten im Ausland. Konsulatsbeamte sind noch sturer als Esel – so jedenfalls denken deutsche Touristen, die im Ausland Hilfe brauchen.

Die gegenseitige Zuneigung beruht auf Vorurteilen und, vor allem, Unkenntnis der Möglichkeiten, die diplomatische oder konsularische Vertretungen haben. Manchmal aber wissen beide Seiten über haarsträubende Fälle zu berichten, die nicht gerade geeignet sind, Vertrauen zu schaffen.

So forderten deutsche Urlauber ihren Botschafter im Ausland beispielsweise auf,

- einen Streit mit dem Reiseleiter zu schlichten;
- eine Liste der besten Nachtlokale mit dem schärfsten Strip zusammenzustellen;
- Suchanzeigen für verlorene Pässe aufzugeben.

In den meisten Fällen von Konfrontationen mit der fremden Polizei

- verletzen Touristen Aus- und Einreisebestimmungen;
- mißachten sie Vorschriften für Aus- und Einfuhr von Zollwaren und Devisen;
- verursachen sie Verkehrsunfälle aus Unkenntnis der im Ausland bestehenden Verkehrsregeln;
- schmuggeln sie Antiquitäten oder lassen sich von Gangstern zum Schmuggel von Rauschgift benutzen;
- fotografieren sie militärische Anlagen;
- machen sie sich in totalitären Ländern wegen unbedachter politischer Äußerungen strafbar.

Allein 1975 mußten die deutschen Auslandsvertretungen 7000 in Not geratenen Landsleuten die – wie es im schönsten Juristendeutsch heißt – „Heimschaffung ermöglichen". Im selben Jahr griff die Botschaft in Jugoslawien bei 400 Strafverfahren gegen Deutsche ein. 1976 stiegen die Zahlen sogar noch an. Die Flut von teils berechtigten, teils aber auch unnötigen und sinnlosen Anfragen kommentiert Klaus Terfloth, Sprecher des Bonner Auswärtigen Amtes: „Kein Mensch würde von einer Behörde im Inland das verlangen, was von den deutschen Auslandsvertretungen ganz selbstverständlich erwartet wird."

Das Konsulargesetz von 1974 schreibt im Paragraphen 5 („Hilfeleistung an einzelne") vor, daß die Beamten „Deutschen, die in ihrem Konsularbezirk hilfebedürftig sind, die erforderliche Hilfe leisten, wenn die Notlage auf andere Weise nicht behoben werden kann".

Das gilt vor allem bei politischen Auseinandersetzungen im fremden Land, bei Kriegen und Revolutionen, bei Naturkatastrophen und der Betreuung von Untersuchungs- und Strafgefangenen, wobei sich die Hilfe auf die Vermittlung von Rechtsanwälten und Dolmetschern beschränkt. Ein Urlauber, der unverschuldet sein Geld verliert, kann sich gleichfalls an das Konsulat oder an die Botschaft wenden. Freilich hat er das Darlehen für die Heimreise zurückzuzahlen; auch die Auslagen der Vertretung in den übrigen Fällen müssen zurückerstattet werden.

auto motor und sport hat als besonderen Service eine Liste der wichtigsten deutschen Botschaften und Konsulate für Touristen im Ausland zusammengestellt. Jeder Urlauber, der in Not geraten ist, kann sich in begründeten Fällen an diese Vertretungen wenden. *Mie*

Die Vertretungen der Bundesrepublik Deutschland im Ausland

Afrika

Ägypten
Embassy of the Federal Republic of Germany, 20 Sharia Boulos Pacha Hanna, Cairo-Dokki. T: 80 60 15/17

Äthiopien
Khabana, Addis Abeba. T: 12 04 33

Algerien
Ambassade de la République fédérale d'Allemagne, 165 Chemin Laperlier, Algier. T: 63 48 27

Ghana
„Valldemosa Lodge", Plot No. 18, North Ridge Residential Area, 7h Avenue Extension, Accra. T: 2 13 11

Guinea
Ambassade de la République fédérale d'Allemagne, Conakry, République de Guinée. T: 4 15 06

Kamerun
Rue Horace Mallet, Yaoundé/Cameroun. T: 22 00 56

Kenia
Harambee Ave., Embassy House, Nairobi/Kenya. T: 2 66 61/63

Kongo
Place de la Mairie, Brazzaville/ République Populaire du Congo. T: 81 29 90

Libyen
Sharia Hassan el Mashal, Tripolis. T: 3 05 54

Madagaskar
101, Route Circulaire, (Ambodirotra) Tananarive. T: 2 38 02/03

Mali
Badalabougou Zone Est, Lotissement A 6, Bamako. T: 2 32 99

Marokko
7, rue Mohamed El Fatih, Rabat. T: 3 25-32

Mosambik
Embaixada da República Federal da Alemanha, Rúa Damiao de Gois Nr. 506, Maputo, República Popular de Mocambique. T: 74 27 14

Namibia/Südwestafrika
Kaiserstr. 244 a, Windhoek, 9100. T: 2 42 87

Nigeria
Eleke Crescent, Victoria Island, Lagos. T: 5 84 30

Senegal
43, Avenue Albert Sarraut, Dakar. T: 2 61 63

Seychellen
POB 132, Victoria/Mahe (Seychelles). T: 63 13

Somalia
Via Mohamud Harbi, Mogadischu. T: 25 47

Sudan
Embassy of the Federal Republic of Germany, 53, Bladia Street, Block No. 8 D, Plot No. 2, Khartoum. T: 7 79 95

Südafrika
180, Blackwood Street, Arcadia, Pretoria, 001 South Africa. T: (00 27 12) 74 59 31/33

Togo
Marina Route d'Aflao, Lomé. T: 23 38

Tunesien
18, Rue Felicien Challaye, Tunis. T: 28 12 46

Uganda
9–11, Parliament Avenue, Embassy House, Kampala. T: 5 67 67

Zaire
201, Avenue Lumpungu Residence „Le Flambeau", 10e étage, Kinshasa/Republique du Zaire. T: 2 69 33

Amerika

Argentinien
Buenos Aires: Calle Maipú 938–942. T: 32-94 24

Barbados
Bridgetown: „Byways" Rockley New Road, Christ Church, Barbados. T: 6 18 37

Bolivien
La Paz: Avenida Arce 2395, La Paz. T: 5 19 80

Brasilien
Brasilia: Avenida das Nacoes Nr. 25, Brasilia D.F. T: 43-74 66

Chile
Santiago de Chile: Calle Agustinas 785, 8. Stock, S. de Chile. T: 3 50 31

Haiti
Cité D. Estimé Av. Marie-Jeanne, Port-au-Prince. T: 2 06 34

Wenn der Diesel nachläßt.



So ein Diesel ist nicht totzukriegen. Trotzdem, mit der Zeit läßt die Leistung schon mal nach. Dann ist es Zeit, den Diesel zum Diesel-Experten zu bringen. Zum Mann vom Bosch Dienst. Er überprüft Kraftstoffleitungen und Einspritzpumpe. Kümmert sich um Kraftstoff-Filter und sorgt für saubere Einspritzdüsen. Und stellt den Einspritzzeitpunkt auf beste Leistung und günstigsten Verbrauch. Das alles und noch viel mehr kann der Mann vom Bosch Dienst, weil Bosch sich ständig darum bemüht, ihn und seine 10.000 Kollegen technisch auf den neuesten Stand zu bringen. Damit Ihnen bei jedem der 900 Bosch Dienste genauso fachmännisch wie freundlich geholfen werden kann. Mit Köpfchen und mit Herz.



Der Mann vom Bosch Dienst hilft. Mit Köpfchen und mit Herz.

Die Vertretungen der Bundesrepublik De

Honduras
Tegucigalpa: Calle La Fuente esquina Avenida Lempira, Tegucigalpa, D.C./Honduras.
T: 22 31 61/62

Jamaika
10, Waterloo Road, Kingston 10.
T: 92 65 665

Kanada
Ottawa: 1 Waverley Street, Ottawa, Ontario K2P OT 8.
T: (001 613) 232-11 01

Kuba
Calle I No. 258, Entre 13 y 15, Vedado, Havanna. T 32-25-20

Mexiko
Mexiko-Stadt: Calle Lord Byron 737, Col. Rincon del Bosque, Ciudad de México (5) D.F. T: 545 66 55/59

Panama
Ave. 4 A, Esquina Calle 57 E Edificio Universal, Panama R.P.
T: 23 02 02

Peru
Lima: Avenida Arequipa 4202–4210, Lima-Miraflores. T: 45 99 97

Trinidad und Tobago
Port-of-Spain: Furness House, 90 Independence Square, 2nd Floor, Port-of-Spain/Trinidad. T: 5 18 98

Venezuela
Caracas: Edificio PANAVEN, 2. Stock, Avenida San Juan Bosco, Esquina 3 a Transversal, Altamira, Caracas. T: 33 47 44

Vereinigte Staaten von Amerika
Washington: 4645 Reservoir Road NW, Washington, D. C. 20007.
T: (001–202) 331–30 00
Informationsbüro New York (German Information Center) 410 Park Avenue, New York N.Y. 10022. T: (00 12 12) 7 52–50 20

Asien

Afghanistan
Kabul: Vazir Akbar Khan Mena, Kabul. T: 2 24 32

China
Peking: Tungchihmenwai Street No. 5, Chaoyang District, Peking Municipality, Peking. T: 52 21 61/65

Indien
Neu Delhi: No. 6, Shantipath, Chanakyapuri, New Delhi-110021.
T: Delhi 69 43 61/68

Indonesien
Jakarta: Jalan M. H. Thamrin Nr. 1, Jakarta. T: 4 80 74/78

Irak
Bagdad: Embassy of the Federal Republic of Germany, Masbah Square, Bagdad. T: 9 20 37/39

Iran
Teheran: Avenue Ferdowski, Teheran. T: 31 41 11

Israel
Tel Aviv: Soutine Str. 16, Tel Aviv.
T: (00 97 23) 24 31 11/15

Japan
Tokio: Minato-ku, Minami-Azabu, 4-chome 5–10, Tokyo.
T: (0 08 13) 4 73 01 51

Jordanien
Amman: Jebel-Amman, Alf-Afghani Str. 5. T: Jebel-Amman 4 13 51

Korea
Seoul: Dae Han Building, 9th Floor, 75 Seosomun-Dong, Chung-Ku, Seoul 100. T: 22 40 37

Kuwait
Kuwait: Embassy of the Federal Republic of Germany, Shamiya Al-Maamoun Str., Villa Shaikh Khalifa Abdulla Al-Khalifa Al-Sabah, Kuwait, Arabian Gulf. T: 81 41 82

Libanon
Beirut: Ambassade de la République fédéral d'Allemagne, Rue Mansour Jourdak (Prés Rue Sadat), Immeuble Daouk, Manara. T: 34 12 55

Malaysia
Kuala Lumpur: Bangunan U.M.B.C., 17th floor, No. 4, Jalan Sultan Suleiman, Kuala Lumpur. T: 20 82 33

Nepal
Kathmandu: Kingsway, Kathmandu.
T: 1 17 30

Pakistan
Karachi: 90 Clifton, Karachi-6.
T: 53 10 31

Philippinen
Manila: Citibank Center, 5th floor, Paseo de Roxas, Makati, Metro-Manila, Philippines. T: 86 49 00

Saudi-Arabien
Djidda: Embassy of the Federal Republic of Germany, Abubakur Al-Siddiek Street, Djidda-Sharafiya.
T: 5 35 45

Syrien
Damaskus: Ambassade de la République fédérale d'Allemagne, 53 Rue Ibrahim Hanano, Damas/Syrie. T: 33 66 70/71

Thailand
Bangkok: 9, South Sathorn Road, Bangkok. T: 2 86 42 23/27

Vietnam
Hanoi: Hotel Thong Nhat, Zimm. Nr. 231, Hanoi. T: 5 27 85, App. 322

Britische Überseegebiete
Hongkong: „Realty Building", 12th floor, 71 des Voeux Road, Hongkong. T: (00 85 25) 22 10 31/33

Australien/Ozeanien

Australien
Melbourne: 480 Punt Road, South Yarra, Vic. 3141. T: (0 06 13) 26 12 61/63

Fidschi
Suva: Corrie & Company Ltd., c/o Burns Philp (SS) Co. Ltd. Merchandsie Division Argo Street, Walu Bay, Suva, Fiji. T: 2 30 98

Neuseeland
Wellington: 23rd. floor, Williams City Center, Plimmersteps, Wellington. T: 85 02 88/2 89

Europa

Belgien
Brüssel: Avenue de Tervueren 190, B-1150 Brüssel. T: (00-322) 7 70 58 30

Bulgarien
Ulica Henri Barbusse 5–7, Sofia.
T: 72 03 82

Dänemark
Kopenhagen: Stockholmsgade 57, DK-2100 Kopenhagen-Oe.
T: (00-451) 26 16 22

Finnland
Helsinki: Fredrikinkatu 61, SF 00100 Helsinki 10.
T: (00 35 80) 60 23 55

Frankreich
Paris: 13/15 Avenue Franklin D. Roosevelt, F-75008 Paris.
T: (00-331) 3 59 33 51
Toulouse: 37, rue des Marchands, F-31000 Toulouse.
T: (00 33 61) 52 64 92

…chland im Ausland

Griechenland
Athen: Odos Karaoli kai Dimitriou 3, Athen. T: (00-3021) 724-801

Irland
Dublin: 43, Ailesbury Road, Dublin 4. T: 69 30 11

Island
Reykjavik: Túngata 18, Reykjavik. T: 1 95 35/36

Italien
Rom: Via Po 25 c, I-00198 Roma. T: (00-396) 86 03 41/5

Jugoslawien
Belgrad: Ulica Kneza Milosa 74–76, YU 11000 Belgrad. T: (00 3811) 64 57 55

Luxemburg
Luxemburg: 20–22 Avenue Emile Reuter, Luxemburg. T: (00 352) 2 67 91

Malta
Valletta: IL-PIAZETTA-Building, Entrance B, Tower Road Sliema, Malta. T: 3 65 31

Niederlande
Den Haag: Groot Hertoginnelaan 18–20, Den Haag. T: (00 3170) 46 92 06
Amsterdam: de Lairessestraat 172, Amsterdam. T: (00 31 20) 73 62 45

Norwegen
Oslo: Oscarsgate 45, Oslo 2. T: (0 04 72) 56 32 90

Österreich
Wien: Metternichgasse 3, A-1030 Wien. T: (00 43 222) 73 65 11/18

Polen
Warschau: ul. Dabrowiecka 30, 03-932-Warszawa. T: (00 48 22) 17 30 11

Portugal
Lissabon: Campo dos martires da Patria 38, Lissabon 1. T: (00 351 19) 56 39 61/64

Rumänien
Bukarest: Bukarest, Str. Rabat 21. T: 79 25 80

Schweden
Stockholm: Skarpögatan 9, S-11527 Stockholm NO. T: (0 04 68) 63 13 80

Schweiz
Bern: Willadingweg 83, CH-3000 Bern. T: (00 41 31) 44 08 31/36

Sowjetunion
Moskau: Grusinskaia Ul. Nr. 17, Moskau. T: 2 55 00 13
Leningrad: Uliza Petra Lawrowa 39, Leningrad. T: 2 73 55 98

Spanien
Madrid: Calle Fortuny 8, Madrid. T: (0 03 41) 4 19 91 00
Außenstelle Las Palmas de Gran Canaria: Calle General Primo de Rivera 5. T: (00 34 28) 27 57 00
Außenstelle Palma de Mallorca: Paseo Generalisimo Franco No. 1, Palma de Mallorca, Baleares. T: (00 34 71) 22 29 97

Tschechoslowakei
Prag: Vlasská 19, 11800 Praha 1-Malá Strana. T: (00 42-2) 53 23 51/7

Türkei
Istanbul: Inönü Caddesi 16–18, Istanbul. T: 45 07 05/08

Ungarn
Budapest: Izsó utca 5, Budapest XIV. T: (0 03 61) 224-204

Vereinigtes Königreich
London: 23, Belgrave Square, London SW 1 X 8 PZ. T: (0 04 41) 235-50 33
Edinburgh: 16 Eglinton Crescent, Edinburgh, EH 12 5 DG. T: (00 44 31) 3 37 23 23/24

Zypern
Nikosia: 10, Nikitaras-Street (Ayii Omologhitae), Nicosia. T: 4 43 62







Nord-Süd-Express

Ein Porsche 924 fuhr in 30 Tagen von der nördlichsten zur südlichsten Stadt der Erde.

Die beiden Österreicher Gerhard Plattner, 38 und Ex-Berg-Europameister Rudi Lins, 33, fuhren in 30 Tagen nonstop von Lappland nach Feuerland. Exclusiv für auto motor und sport berichtet Plattner von dem Auto-Abenteuer.

Der Plan schien ganz einfach. Wir wollten in einem Monat mit einem Porsche 924 nonstop von der nördlichsten zur südlichsten Stadt der Welt fahren, von Hammerfest in Lappland nach Ushuaia in Feuerland. Die Tour nannten wir „Extremtest Nordkap – Kap Hoorn". Sie wurde viel aufreibender, als der Name ahnen läßt.

Dabei fing alles ganz harmlos an. Auf der Europabrücke der Brenner-Autobahn wurden wir stilvoll von



Die Knüppelwege Argentiniens waren eine Qual

MALKO MACHT[s] HART



Eine Roman-Reihe ganz neuen Typs: knallharte Action, knisternde Erotik. Mit aktuellem, authentischem Hintergrund: Die Krisenherde der Weltpolitik. Geschrieben für Männer, die nur mit atemloser Spannung entspannen können.

PLÖTZLICH WERDEN IHRE ALTEN KRIMIS ZU GANZ MÜDEN MÄRCHEN

ABRECHNUNG IN RHODESIEN

Ein Fall für Prinz MALKO LINGE, Spezial-Agent der CIA. Ein Mann von unglaublicher Härte. Ein gnadenloser Kämpfer für die gerechte Sache. Mit einer einzigen Schwäche. Schöne Frauen üben einen magischen Reiz auf ihn aus. Doch sein Dossier kennt keine ungelösten Fälle.



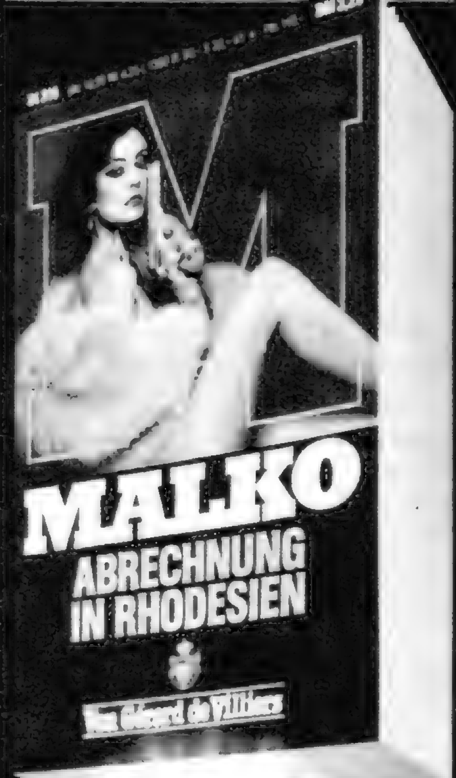
LESEPROBE

MALKO merkte zu spät, daß Daphnes Finger seine Hand nur losließen, um sein Handgelenk mit einem Griff zu umklammern, der für eine so zierliche Frau unglaublich hart war. MALKO fühlte sich unaufhaltsam zum steilen Uferrand gezogen. Zu spät bemerkte er, daß Daphne sich mit der linken Hand an einem Seil festhielt, das aus dem Gras herausschaute. An diesem festen Punkt verankert, ließ sie ihn schwungvoll um sich kreisen, wie es die Kinder beim Spielen machen. Er rutschte aus, spürte Todesangst, als er merkte, daß er sich nirgends festhalten konnte. Daphnes Finger öffneten sich. Er versuchte, sich auf das Ufer fallen zu lassen. Nur seine Schulter berührte noch die feste Erde, dann glitt er den steilen Rand hinunter. Er hatte noch Zeit, daran zu denken, daß er jetzt wußte, wie Ed Skeetie gestorben war.

DER AUTOR

Gérard de Villiers weiß, wovon er schreibt. Als Chefreporter großer französischer Zeitungen berichtete er jahrelang von den Brennpunkten der Weltpolitik – er pflegte hautnahen Kontakt zu Staatsmännern und Rebellen, zu Agenten und Abenteurern. In Frankreich ist er ein Mythos – wie sein Held MALKO.

DER AGENT DER HÄRTE



SIND IHRE NERVEN STARK GENUG?

DER NEUE ROMAN-TYP. MIT AUTHENTISCHEM HINTERGRUND

AB HEUTE BEI IHREM ZEITSCHRIFTENHÄNDLER



DER FALL

Rhodesien. 280.000 Weiße. Und über 6 Millionen Schwarze. Noch herrscht die weiße Regierung. Aber wie lange noch? Was dann? Wird Rhodesien schwarz? Oder rot? Die CIA bekommt Wind vom Geheimprojekt »East Gate«. Was steckt dahinter? Lauter Fragen, die nur ein Mann wie MALKO lösen kann.

DIE FRAUEN



Daphne Price. Eine faszinierende Frau. Fanatisch. Ehrgeizig, sinnlich. Privatsekretärin des rhodesischen Geheimdienstchefs. MALKOS Geliebte und unerbittlichste Gegnerin. Fayette. Eine schwarze Schönheit. Telefonistin und »nebenberuflich« Agentin des A.N.C. Ihre Erfahrungen mit Weißen sind nicht die besten…

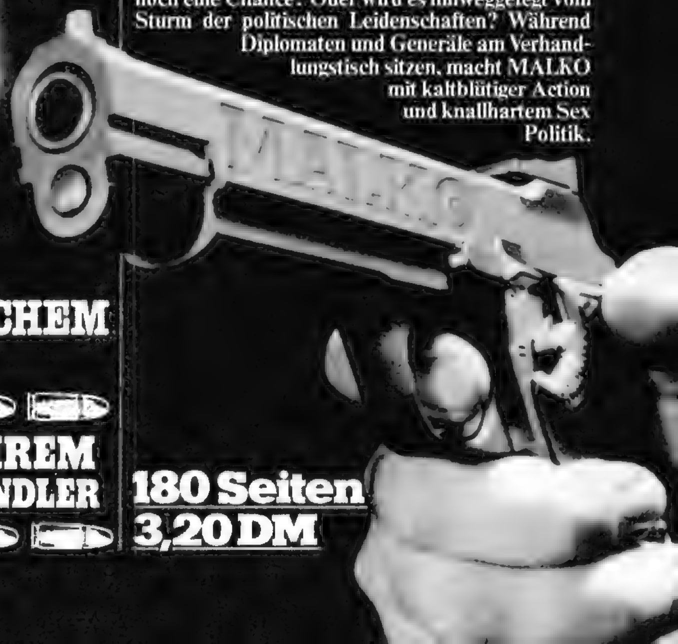
DIE SCENE

Hexenkessel Rhodesien, weißer und schwarzer Terror, Überfälle, Folterungen, Bombenanschläge. Ein Land im Ausnahmezustand. Jeder zittert vor dem Tag X, und MALKO trifft auf eine Mauer aus Haß, Schweigen und nackter Angst.



DIE POLITIK

Hat das weiße Minderheitsregime Smith noch eine Chance? Oder wird es hinweggefegt vom Sturm der politischen Leidenschaften? Während Diplomaten und Generäle am Verhandlungstisch sitzen, macht MALKO mit kaltblütiger Action und knallhartem Sex Politik.



180 Seiten 3,20 DM

Gewehrsalven der Tiroler Bergschützen verabschiedet. Über Hamburg, Kopenhagen, Stockholm und Rovaniemi erreichten wir den Polarkreis ohne jede Schwierigkeiten — geschlafen wurde abwechselnd auf dem Liegesitz.

In der zweiten Nacht nach dem Start kam nördlich des Polarkreises die große Kälte. Selbst bei voller Heizleistung waren die Seitenscheiben nicht mehr eisfrei zu halten, und in der Frontscheibe blieb nur ein Sehschlitz frei. Im Wagen lag die Temperatur bei ganzen acht Grad. Kuppeln und Schalten erforderten den doppelten Kraftaufwand, die Lenkung war schwergängig, aber der Motor lief ohne Aussetzer.



Gerhard Plattner



Rudi Lins

Später erfuhren wir von der Polizei in Ivalo, daß die Temperatur minus 49 Grad betragen hatte — ein Wert, bei dem selbst die kältegewohnten Lappen lieber in ihren warmen Winterquartieren bleiben. ▷

Nördlich des Polarkreises kam die große Kälte.

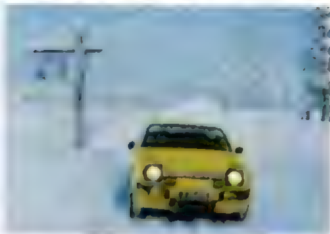


Fotos: Gerhard Plattner

Als wir einige Stunden später in Hammerfest den Porsche auf Südkurs drehten, konnten wir zwei Punkte in unserem Testprogramm abhaken: Wir hatten die nördlichste Stadt der Welt passiert, und selbst die Extremtemperatur von 49 Minusgraden hatten dem Wagen nichts anhaben können. Die folgenden 6000 Kilometer zurück nach Lissabon waren nach diesen beiden Kunststücken trotz eis- und schneeglatter Fahrbahn nur mehr eine Routinefahrerei.



Abschied auf der Brücke



Der Polarkreis



Das Ziel: Ushuaia

Problematischer wurde die Ankunft in Brasilien. Der Bürokratismus feiert Orgien, wenn man ein Auto auf dem Luft- oder Seeweg statt über das Straßenzollamt ins Land bringen will. Wir mußten drei Tage lang in Recife warten und eine Kaution von fast 60 000 Mark hinterlegen, ehe der zweite Teil unseres Härtetests beginnen konnte.

Abgesehen von der generellen Höchstgeschwindigkeit

Südwärts bis ans Ende von Feuerland.

AUTOTECHNIK
AUTOSPORT

Das große Buch der Porsche-Typen

Alle Fahrzeuge von 1948 bis heute.
Von Lothar Boschen/Jürgen Barth.



Die Autoren dieses Buches, der Motorsport- und Automobil-Journalist Lothar Boschen, sowie der Hobby-Rennfahrer und Sportsekretär des Hauses Porsche, Jürgen Barth, haben aus den 28 Jahren Porsche-Produktion alle wichtigen Serienwagen, Serien-Rennwagen und Rennwagen zu einer lückenlosen Typengeschichte aller Porsche-Fahrzeuge zusammengestellt.

Die Skala reicht von den ersten Zeichnungen zum Porsche 356 über die Carrera-Typen für die Privatfahrer, Sport-Prototypen bis zu den brandaktuellen Modellen der Sportsaison 1976 . . .

549 Seiten, 563 Abbildungen, geb., DM 48,–



GRAND PRIX – Die Rennen zur Automobil-Weltmeisterschaft 1976

Von Ulrich Schwab.

Der Autor war auch 1976 wieder dabei, wenn die Besten der Vollgas-Branche um die Weltmeisterschaft kämpften. Sein Rückblick ist sachlich, spannend und mitreißend zugleich. Sämtliche Rennberichte von allen Strecken, mit allen Ereignissen, Höhepunkten und Einzelheiten: die Wagen, ihre Fahrer, Daten, Zahlen, Startaufstellungen, Rennverläufe, Ergebnisse und – neben all diesen Fakten – eine Vielzahl außergewöhnlicher Fotos.

Dieses Jahrbuch ist die lückenlose Dokumentation der Automobil-Weltmeisterschaft 1976.

184 Seiten, 88 Abbildungen, geb., DM 22,–

Hohe Schule des Fahrens

Von Wolfgang Rausch.



Dieses Buch vermittelt die hohe Schule des Fahrens –, die perfekte Beherrschung des Autos. Diese Kunst ist keineswegs „schwarze Magie", wie man hier sieht. Aus dem Erfahrungsschatz aktiver Sportfahrer erhält der Leser allerlei Tips und Tricks. Doch der gekonnte Umgang mit dem Auto ist nicht nur für den sportlichen Erfolg die wichtigste Voraussetzung, sondern auch für das Bestehen von Notsituationen. Und diese kommen täglich auf jeden Autofahrer zu.

184 Seiten, 66 Abbildungen, geb., DM 22,–

Sie erhalten diese Bücher in jeder guten Buchhandlung, beim Auto-Zubehörhandel, den Buchabteilungen der Kaufhäuser oder mit nachstehendem Bestellschein (im Umschlag oder auf Postkarte geklebt bitte einsenden) direkt von „Motorbuch Stuttgart". Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden möchten, bestellen Sie bitte auf einer einfachen Postkarte bei

MOTORBUCH - 7 STUTTGART 1 - POSTFACH 1370

DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

BESTELLSCHEIN Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370, T. 642031

Versandkosten Deutschland: Ab DM 48,– portofrei. Versandkosten europ. Ausland: DM 5,50 (nur Nachnahmeversand). Bitte liefern Sie mir sofort:

Meine genaue Adresse:

Eigentumsvorbehalt gemäß § 455 BGB · Erfüllungsort und Gerichtsstand Stuttgart ams 10/77

von 80 km/h und von der elenden Benzinqualität ist das Autofahren in Brasilien ein Vergnügen. Die Fernstraßen, die teils mitten durch den Urwald führen, sind recht ordentlich. Lediglich Temperaturen von rund 40 Grad, verbunden mit hoher Luftfeuchtigkeit, machen eine Fahrt zur Strapaze.

Die Hitze und ungewöhnlich starke Regenfälle hatten den Grenzübergang zwischen Brasilien und Argentinien unpassierbar gemacht, was uns zu einem Umweg über Paraguay zwang. Bei der Fahrt durch Argentinien erlebten wir außerdem insgesamt 36 Straßensperren mit Kontrollen durch die Militärpolizei. Die Polizeikontrollen irritierten uns vor allem wegen der Maschinenpistole, die während der ganzen Zeit auf einen gerichtet war. Die Überschwemmungen hingegen passierten wir lässig auf Pfarrer Kneipps Spuren, indem der Beifahrer zuerst durch sie watete, um die Passierbarkeit zu prüfen.

Die Knüppelwege Argentiniens sind für Fahrer und Fahrzeug gleichermaßen



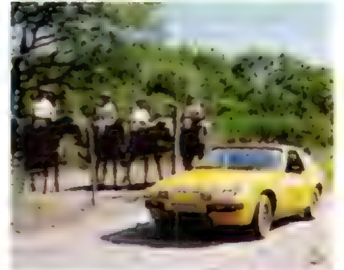
Wasserdurchfahrt



Rast unterwegs



Verladung ins Flugzeug



Argwöhnische Zaungäste

Mit der Fähre wurde die Magellanstraße überquert


Der Andenpaß Cristo Redentor

eine Qual — sie währten über mehr als 4000 Kilometer. Auch die Möglichkeit, wenige Schritte vom Auto entfernt Pinguine und Seelöwen zu beobachten, entschädigt da nicht voll.

Auf den letzten Kilometern vor Ushuaia — der südlichsten Stadt — war es, als hätte sich die Natur endgültig gegen uns verschworen. Regengüsse hatten den Weg gründlich aufgeweicht, und die allradgetriebenen Lastwagen der Ölgesellschaften, die hier fündig geworden sind, hatten tiefe Gräben in der aufgeweichten Fahrbahn hinterlassen. Am Ende dieser Mondlandschaft, bei der nur die letzten zehn Kilometer betoniert sind, empfing uns die südlichste Stadt der Welt mit Sonnenschein.

Wir hätten in Ushuaia umdrehen und wieder heimfahren können. Aber von dort führt noch ein Weg südwärts bis ans Ende von Feuerland. Diese Piste quälten wir den Porsche noch, bis das Meer in Sicht kam. An der Küste mit ihren vom ständigen Sturm schiefgewachsenen Bäumen kehrten wir um. Wir hatten das südlichste Ende Südamerikas erreicht.

Gerhard Plattner

Mit 50 in Pensi

Wie es nach der Verlegung des Grand Prix nac

Von Wolfgang Kahler

„In 50 Jahren ist alles vorbei", so besang der bekannte Berliner Kabarettist und Vortrags-Künstler Otto Reutter in den zwanziger Jahren ironisch die Verhältnisse seiner Zeit, ohne zu ahnen, daß diese Weisheit in völlig anderem Zusammenhang später zur Realität werden könnte. Vor einem halben Jahrhundert entstand der Nürburgring, die international bekannteste deutsche Rennstrecke – als eine der Maßnahmen zur Minderung der Arbeitslosigkeit im damaligen Deutschen Reich und zur Strukturverbesserung des wirtschaftlich nachhinkenden Eifel-Gebiets. Heute, beim 50jährigen Jubiläum des Rings, sieht die Zukunft der Rennstrecke düsterer aus denn je und ihr Weiterbestehen als Formel



Einzig denkbare Alternative, die wieder einen Grand Pri

on?

Hockenheim um den Nürburgring steht.

1-Kurs ist vorläufig in weite Ferne gerückt.

Schon 1927 existierte, wie heute, eine Gesellschaft als Träger der Rennstrecke, wie der Geschäftsführer der Nürburgring GmbH, Martin Urbanus, 67, erläuterte: „Das Reich, das Land Preußen, die Rheinprovinz und der frühere Kreis Adenau waren an der Gesellschaft beteiligt." Weder das Reich, noch Preußen, noch der Landkreis Adenau bestehen heute, die Schwierigkeiten in der rauhen und unwirtlichen Eifel aber blieben. So ist der Nürburgring, den 1976 eine Million Zuschauer besuchten, die einzige große Attraktion der Eifel und sorgte im Jahr für einen Umsatz von 30 bis 50 Millionen Mark.

„Die Absage des Grand Prix auf dem Nürburgring ist bedauerlich und nicht zu verstehen", beklagt sich der



f den Nürburgring holen könnte: eine umgebaute Südschleife

Nürburgring

Landrat des Landkreises Bad Neuenahr-Ahrweiler, Dr. Egon Plümer (CDU), 36, der sich derzeit, fünf Wochen nach seinem Amtsantritt, ausgiebig mit den Sorgen des Eifelkurses konfrontiert sieht. Vom Landkreis Neuenahr-Ahrweiler, der zu einem Prozent an der Nürburgring GmbH beteiligt ist, wird kritisiert, daß es bei den Sicherheitsforderungen der vergangenen drei Jahre Widersprüche gebe.

Die hohen Wellen, die das Problem Nürburgring in der Öffentlichkeit schlägt, haben mittlerweile auch zu parlamentarischen Aktivitäten geführt.

Der Chef der rheinland-pfälzischen Staatskanzlei, Staatssekretär Dr. Schreckenberger, bestätigte in der Beantwortung einer Anfrage im wesentlichen die Bedeutung des Nürburgrings für den Motorsport, wie für die Eifel, ohne freilich auf konkrete Umbaumöglichkeiten einzugehen.

„Außerordentlich enttäuschend" findet der Aufsichtsratsvorsitzende der Nürburgring GmbH, Alfons Schwarz (CDU), 55, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft

Schön, aber veraltet

und Verkehr des Landes Rheinland-Pfalz, die Absage des Großen Preises von Deutschland auf dem Nürburgring. „Vor allem, weil doch immerhin seit 1976 – nach dem schweren Unfall von Niki Lauda – über 250 000 Mark für die Sicherheit des Kurses verbaut worden sind."

Der Vergleich des Nürburgrings mit einem technischen Produkt, etwa einem Automobil, kann die Gegensätze deutlich machen: Da werden über Jahre hinweg immer wieder Teile des Autos verändert, angepaßt, die ursprüngliche, schon lange überholte Grundkonzeption bleibt aber gleich. Nur eine tiefgreifende Veränderung der Konstruktion kann derweil den modernen Sicherheitsansprüchen gerecht werden – im Fall des Nürburgrings also ein völliger Umbau der Rennstrecke.

Ex-Rennfahrer Herbert Linge, 48, Betriebsleiter in der Porsche-Versuchsabteilung in Weissach bei Stuttgart und als erfahrenster Streckensicherungs-Fachmann der Welt bekannt, ist überzeugt: „Die Formel 1-Wagen passen nicht mehr auf diesen Kurs."

Zu den Widersprüchen, die aufgrund der früheren und jetzigen Verbesserungspläne nun plötzlich auftraten, äußert sich CSI- und ONS-Mitglied Linge kritisch: „Die ONS-Abnahmekommissare lehnten damals die Streckenänderungen ab, die GmbH baute trotzdem, auf Anraten verschiedener Star-Fahrer." Die Folge: Heute müssen an verschiedenen Stellen jüngst angebrachte dreifache Leitplanken verschwinden.

Fast 20 Millionen Mark wurden in den vergangenen sieben Jahren in die Sicherheits-Umbauten investiert, nachdem die GP-Fahrer den Start beim Großen Preis 1970 auf dem Ring verweigerten. Diese Summe erscheint heute zum Fenster hinausgeworfen.

So wenig Unklarheit über die bisherigen Aufwendungen besteht, so unterschiedlich sind freilich die Auffassungen darüber, wieviel die Umwandlung des Nürburgrings kosten würde, um ihn wieder zu einer geeigneten Grand Prix-Strecke zu machen, so daß „1979 wieder gefahren werden könnte", wie Herbert Wilhelm Schmitz, 66, optimistisch er-

klärt. Schmitz war 24 Jahre Vorsitzender der Sportabteilung des Automobilclubs von Deutschland (AvD) – des Veranstalters der Großen Preise auf dem Nürburgring – und ist daher mit den Problemen des Eifelkurses hinlänglich vertraut. „In den nächsten drei Jahren kann abschnittsweise der Umbau nach dem vorliegenden Abnahmeprotokoll erfolgen", meint der ONS-Fachmann.

In seiner bisherigen Länge von fast 23 Kilometern wird der Nürburgring wohl trotzdem nie mehr als Formel 1-Rennstrecke genutzt werden können, dieser Kurs kann nie so sicher wie eine kurze übersichtliche Rennstrecke sein. Niki Lauda zu diesem Thema: „Mir ist's egal wie lang die Strecke ist, die sollen sie nur so sicher machen wie wir es fordern." Zwei Möglichkeiten zur Ring-Rettung stehen überhaupt nur mehr zur Debatte: eine verkürzte Nordschleife oder eine entsprechend umgebaute Südschleife, wobei der Südschleife die größeren Chancen eingeräumt werden.

„Zur Ermittlung der Kosten für die notwendigen tiefgreifenden Umbauten wurde zunächst eine Projektstudie in Auftrag gegeben", erläutert Martin Urbanus, seit drei Jahren Geschäftsführer der Nürburgring GmbH und ehemaliger Landrat des Landkreises Daun/Eifel.

Ring ohne Bund?

Aufsichtsratsvorsitzender Alfons Schwarz macht sich über die Finanzen keine Illusionen: „Für den Umbau der Südschleife müssen 30 Millionen Mark kalkuliert werden."

Obwohl die „grundsätzliche Bereitschaft zu Verbesserungen vorhanden ist" (Landrat Dr. Plümer), sei man nicht bereit, ohne Garantien der Veranstalter riesige Summen zu investieren und sich der Willkür bestimmter Interessengruppen auszusetzen, stellt das Kreisoberhaupt fest. Ob und wieviel Gelder überhaupt in den nächsten Jahren zur Verfügung stehen, liegt nicht zuletzt an der Entscheidung des Bundeswirtschafts- und Finanzministeriums. Bislang jedoch äußerten sich deren Vertreter zu diesem Thema nicht konkret. Dafür steht aber die Möglichkeit „eines Rückzuges des Bundes als Gesellschafter aus der Nürburgring GmbH" im Raum, wie der rheinland-pfälzische Staatssekretär Schwarz bedauernd feststellt.

Sein Kollege, Staatssekretär Lothar Wrede, 46, vom Bundesverkehrsministerium, dementiert aber solche Absichten: „Es ist für den Bund keine beschlossene Sache, als Gesellschafter aus der Nürburgring GmbH auszusteigen", erklärte Wrede in einem Interview des Deutschlandfunks und hofft gleichzeitig auf die Beteiligung des ADAC am Nürburgring.

Sollte sich freilich jegliche Maßnahme zur Rettung des Nürburgringes als Grand Prix-Kurs und für den Motorsport in den kommenden Monaten als undurchführbar erweisen, so bliebe schließlich immer noch die Hoffnung, aus dem Eifelkurs ein „bundesweites, attraktives Hobby- und Freizeitzentrum" (Deutschlandfunk) zu machen.

Im rüstigen Pensionsalter von 50 Jahren würde der Nürburgring dann immerhin noch seine überregionale Bedeutung als Familien-Ausflugsziel behalten – wenn auch die Rennstrecke dann nicht mehr von Formel 1-Boliden befahren werden könnte, so doch wenigstens von Fahrrädern.



Es liegt was in der Luft

Wie die Aerodynamik die Chancen der Formel 1-Rennwagen beeinflußt.

Das Marschtempo auf den schnellen Geraden der Grand Prix-Kurse liegt für Formel 1-Boliden bei gut 290 km/h. Diese Geschwindigkeit genügt, um Passagierflugzeuge in die Luft gehen zu lassen, und wäre auch vollkommen ausreichend, den leichten Monopostos die dritte Dimension zu erschließen. Daß spektakuläre Fotos tieffliegender Renngefährte dennoch in den Bereich der Historie gehören, liegt nur daran, daß Erkenntnisse aus dem modernen Flugzeugbau die Karosseriegestaltung der schnellen Formel 1-Rennwagen immer mehr beeinflußt haben.

Die Wissenschaft, die beides ermöglicht – Flugzeuge in der Luft und Grand Prix-Geschosse auf dem Boden zu halten –, wurde der Strömungsmechanik entlehnt, ist recht kompliziert und dokumentiert das bereits durch ihren Namen: Aerodynamik.

Das Wissen um den Wind und seine Wirkung wurde gerade während der letzten Formel 1-Weltmeisterschaftssaison zum Wegweiser in Richtung Startplatz eins und Sieg. Daran hat sich auch im diesjährigen Championat nichts geändert. Wenn wie beim Grand Prix von Südafrika in Kyalami die ersten 13 Fahrer der Startaufstellung nur durch eine Zeitdifferenz in der Größe einer Blitzlichtdauer (1,03 sec) voneinander getrennt werden, dann dokumentiert dies die Leistungsdichte, die für spannende Rennen sorgt: Annähernd gleichstarke Wagen, mit fast identischen aerodynamischen Hilfsmitteln ausgerüstet, werden von ihren Fahrern in Norm-Zeiten um den Kurs gedriftet. Wer schneller sein will, muß den großen aerodynamischen Dreh finden.

Das „Gewußt wie" in Aerodynamikfragen ist bereits seit geraumer Zeit dem Kompetenzbereich künstlerisch angehauchter Designer entrückt und gehört heute ausschließlich in das Aufgabengebiet qualifizierter Techniker und Ingenieure. Die setzen nicht mehr auf irregeleitete Intuition, wie es ehedem bei der Gestaltung des rennuntauglichen Eifelland-March geschah, sondern bauen die aerodynamische Weiterentwicklung ihrer Fahrzeuge Schritt für Schritt mit ausgiebigen Messungen der Druckverhältnisse an allen entscheidenden Stellen der Monocoques und seiner Verkleidung aus.

So trat Lotus bereits eine Woche vor dem südafrikanischen Grand Prix-Termin auf der Piste von Kylami an, um mit erheblichem instrumentellem Aufwand sowohl an der Wagenoberfläche als auch an der Unterseite des Fahrzeugs Druckmessungen durchzuführen, die offenbar recht aufschlußreich waren. Testpilot Mario Andretti, der



Fotos: Pieler, Schlegelmilch, Weitmann

Wollfäden im Wind: Am Copersucar-Formel 1 von Emerson Fittipaldi werden die Strömungsverhältnisse untersucht

mittlerweile mit dem Lotus den Grand Prix von Amerika gewann: „Wir lernten eine ganze Menge."

Eine ganze Menge gelernt hat auch der Mann, der beim mit Vorschußlorbeeren reichlich bedachten Tyrrell-Team für die theoretische Basis der praktischen Karosseriegestaltung sorgt: Karl Kempf, Amerikaner und als Doktor der Naturwissenschaften mit umfangreichen Kenntnissen in Mathematik und Physik versehen, nimmt dem erfolgreichen Rennpraktiker Derek Gardner einen großen Teil der Testarbeit am rundlichen Sechsrad-Tyrrell P 34 ab und scheut dabei auch nicht vor dem Einsatz umfangreichen elektronischen Geräts plus Computerauswertung zurück.

Viel Wind also, den alle Seiten um jene Sache machen, die für den Renn-Erfolg mit ausschlaggebend ist. Das Bestreben, die Fahrzeuge möglichst windwiderstandsarm und somit schnell zu machen, schuf noch vor Jahren strömungsgünstige Verkleidungen, die nicht nur die erreichbare Endgeschwindigkeit, sondern auch den Auftrieb der Renner steigerten. Dies hatte zur Folge, daß die Autos hinten die Leistung nur noch unzureichend auf den Boden brachten und vorn so leicht wurden, daß sie kaum mehr sicher zu beherrschen waren.

Abhilfe schuf dann der durch Flügelflächen bewußt produzierte Abtrieb, der die nach oben strebenden Renner wieder auf den Boden des Renngeschehens zurückholte. Natürlich wirken sich die steil angestellten Flächen arg hemmend auf die zügige Fortbewegung auf langen Geraden aus. Dennoch wurden die Durchschnittsgeschwindigkeiten und Rundenzeiten mit den in ihrer Endgeschwindigkeit langsameren Rennwagen verbessert.

Dieser scheinbare Widerspruch erklärt sich aus der Tatsache, daß Rennstrekken vorzugsweise aus Kurven zusammengesetzt sind. Hier können die spoilerbestückten Renner gegenüber ihren kahlen Vorgängern auftrumpfen: Im Gegensatz zu zusätzlichem Gewicht gehen die durch Abtrieb erzeugten Anpreßkräfte nicht in die Fliehkraft ein, sondern erhöhen allein die Belastung und damit die Seitenführungskraft der Reifen. Gleichzeitig wird durch die Abtriebsflächen beim Beschleunigen der Kraftschluß zwischen Reifen und Fahrbahn erheblich verbessert und beim Abbremsen ermöglicht die aerodynamisch erzeugte Zusatzkraft spätere Bremspunkte.

Diese Vorteile wirkten so überzeugend auf die Konstrukteursgilde der Formel 1, daß deren Hoffnungen auf den aerodynamischen Vorsprung zusammen mit den Flügeln in die Höhe wuchsen. Ende der 60er Jahre präsentierten sich die geflügelten Formel 1-Wagen recht eigenwillig und wenig vertrauenerwekkend: Die Techniker nahezu aller Teams hatten ihre heckwärtigen Abtriebserzeuger hochbeinig auf dünne Träger postiert, wo sie außerhalb der turbulenten Strömung, die den Wagenkörper umgibt, noch effektiver ihre abwärtsgerichteten Kräfte erzeugen konnten.

Damit aber war der Bogen bei weitem überspannt worden. Die aus Gewichtsgründen recht filigran ausgelegten Stützen konnten die Luftlast nur begrenzt ertragen und erwiesen sich als äußerst knickfreudig. Der Große Preis von Spanien 1969 in Montjuich unterstrich durch den Lotus-Doppelunfall von Jochen Rindt und Graham Hill — bei beiden knickten die Träger der Heckflügel — die Nachteile der schwächlich gebauten Flügeltragwerke. Die CSI (Commission Sportive Internationale), oberste Motorsportinstanz, reagierte aufgeschreckt und ließ den Flügelwald wieder stutzen.

Mit dieser repressiven Regelung zeugten die Väter der Motorsportgesetze eine neue Generation tiefliegender Abtriebsflächen, die in der turbulenten Zone direkt hinter dem Wagen natürlich nicht mehr die überzeugende Wirkung ihrer Vorgängermodelle aufwarten konnten.

Folglich ging man dazu über, die Flügel steiler und damit bremsender einzustellen, als es ehedem der Fall war. Bei Lotus investierte man daneben noch einige zusätzliche Ideen, um das durch die Absenkung hervorgerufene Abtriebsdefizit wieder aufzufangen. Für gut befunden und später auch von anderen Mitstreitern kopiert wurde eine Lösung, die als „Dreidecker" in die technischen Annalen der jüngeren Rennwagenhistorie einging: Mit einem doppelten Spalt wurde bei diesem Heck-Flügel die abtriebsträchtige hintere Kante auf recht einfache Art verdreifacht, was gegenüber konventionellen Lösungen natürlich erhebliche Vorteile brachte. Jochen Rindts Siegesserie und sein Weltmeisterschaftsgewinn 1970 auf dem Typ 72 bestätigten die Aerodynamik-Vorstellungen der britischen Rennwagenfirma.



Flugzeugtechnik in der Formel 1: Heckspoiler für bessere Traktion und Kurvenlage

Der Zwang, die Flügel im Bereich einer recht bewegten Windströmung installieren zu müssen, komplizierte die ursprünglich recht einfachen Aerodynamik-Verhältnisse ganz erheblich. Die bislang bevorzugten Windkanalversuche genügten deshalb nicht mehr,

auto motor und sport

Test

auto motor und sport hat bereits viele Wagentypen in umfassenden Tests geprüft.
Sicher ist auch Ihr Auto dabei.
Falls das Heft mit dem entsprechenden Testbericht noch lieferbar ist, sollten Sie es gleich kommen lassen.
Es ist immer ein Vorteil, die „schwachen Punkte" an seinem Wagen genau zu kennen.

Folgende Testberichte sind zur Zeit noch lieferbar:

Testberichte:	Heft
Alfa Romeo Alfetta 1 6	10/75
Alfa Romeo Alfetta GT	24/74
Alfa Romeo Spider	22/76
Alfasud L 5m	24/76
Alfasud sprint	3/77
Alfetta GTi	4/77
Audi 50 GL. 50000 km Dauertest	6/76
Audi 50 LS	23/74
Audi 80 LS. 50000 km Dauertest	5/74
Audi 80 GTE 110 PS	24/75
Audi 100 GL 5E	25/76
Audi 100 L	5/75
Audi 100 (neues Modell)	16/76
Audi 100	21/76
Austin Allegro	25/74
BMW 316. 318. 320	18/75
BMW 320 Alpina	10/76
BMW 320 Dauertest	25/76
BMW 518. 520. 520i. 525. 528	24/76
BMW (GS-Tuning)	4/74
BMW 528	4/75
BMW 630 CS. 630 CSI	6/76
BMW 2002 Alpina	6/75 + 19/73
BMW 525 Alpina, 170 u. 230 PS	24/74
BMW 2002 turbo	19/74
BMW 2.8 L, 3.3 Li	5/76
BMW 3.3 L	16/74
BMW 3 0 SI	21/76
BMW 3.0 CSL	23/74
Bitter Diplomat CD	21/74
Cadillac Seville	5/76
Chevrolet Impala Traller	1/74
Chevrolet Camaro LT	22/76
Citroen 2 CV Spezial	12/76
Citroen 2 CV 6	25/76
Citroen CX 2200	9/76
Citroen CX 2200 D	8/76
Citroen CX 2000 Break	21/76
Datsun 240 K-GT	6/74
Datsun 280 Z 2 +2	12/75

Testberichte:	Heft
De Tomero Pandera GTS	18/74
Dino 306 GT 4	20/74
Ferrari 308 GTB	23/76
Ferrari Berlinetta Boxer	8/76
Fiat Abarth 124 Rallye	11/74
Fiat 128 CL	25/76
Fiat 131 mirafiori	6/75
Fiat 131, 50000 km Dauertest	21/76
Fiat Abarth rallye	9/76
Fiat 132 GL 1.6 L	19/76
Fiat 132 GLS	8/74
Fiat X 1.9 Exclusiv	22/76
Ford Capri II GT und Ghia	9/74
Ford Capri II S 3.0	22/76
Ford Consul mit Treibgas	9/74
Ford Granada 2 6 GLS Turnier	9/76
Ford Granada LS Turbo	22/76
Ford Granada 2.8 i Ghia	4/77
Ford Escort, 50000 km	10/76
Ford Escort RS 2000	8/76
Ford Escort Sport	10/75
Ford Fiesta	14/76
Ford Taunus 2.0 S, 2.0 GL	6/76
Honda Civic	25/76
Honda Accord 1.6 Liter	2/77
Jaguar XJ-S	1/77
Jeep Wagoneer	10/74
Jeep GJ 5	25/74
Lada 1200	16/74
Lamborghini Countach	15/75
Lamborghini Urraco	2/76
Lancia Beta HPE 2000	7/76
Lancia HF Stratos	19/75
Lancia Gamma	14/76
Manta TE 2800	21/74
Maserati Merak	14/74
Matra Simca Bagheera	3/74
Mercedes 280 E	10/76
Mini-Spezial 1100	1/77
Lotus Elite 501	3/76

Testberichte:	Heft
Matra Simca Bagheera	22/76
Mazda RX-&	19/76
MGB Roadster	12/76
Monza 2 + 2	26/75
Mercedes 200 bis 280 E	
mit neuer Karosserie	3/76
Mercedes 200 D, 220 D,	
240 D, 300 D	18/76
Mercedes 240 D 3.0	2/75
Mercedes 240 D 3,0	
30000 km-Dauertest	1/76
Mercedes 280 E	
50000 km-Dauertest	4/74
Mercedes 450 SEL 6,9	21/75
Mercedes 450 SEL	21/76
NSU Ro 80	25/75
Opel Ascona 50000 km-Dauertest	18/76
Opel Ascona 1.2 und 1.6	21/76
Opel Manta GT/E	23/75
Opel Commodore 2,5/2,8	11/74
Opel Kadett 1.2 N	3/77
Opel Kadett Aero	17/76
Opel Kadett GT/E	25/75
Opel Kadett GT/E Hetzer + Gráf	22/76
Opel Rekord 2000	24/75
Peugeot 104 LS	7/76
Peugeot 104 SL	23/76
Peugeot 204 D	6/75
Porsche 911	
60000 km-Dauertest	20/75
Porsche 911 Carrera undTurbo	23/76
Porsche 924	24/75
Porsche Carrera RS	10/74
Porsche G-Modelle	
Range Rover	26/75
Renault 5 LS	15/75
Renault 5 GTL	1/77
Renault 12 L	(076
Renault 14	12/76
Renault 14 TL	2/77

Testberichte:	Heft
Renault 16 TX	17/74
Renault 17 TS	22/76
Renault 20 TL	11/76
Renault 30 TS	23/75
Renault 30 TS	25/76
Saab 96	6/77
Seat 133	20/75
Simca 1100 GLS (54 PS)	6/74
Simca 1307/1308 Schrägheck	2/76
Simca 1308 GT	20/)&
Simca 1308 50000 km	2/77
Toyota Celia LT	
50000 km-Dauertest	10/74
Toyota Celica ST	13/76
Toyota Carolla	5/75
VW 181	9/76
VW Golf (100000 km-Dauertest)	11/76
VW Golf LS Automatik Oettinger	22/76
VW Golf Diesel	25/76
VW 412	
mit 75 PS und 85 PS	3/74
VW Käfer/70 und 85 PS	
(Oettinger)	19/74
VW 1200	21/75
VW Golf LS/LS Automatic	
Modelle 76	4/76
VW Passat Variant	9/74
VW Polo	21/75
VW Polo GLS 50 und 60 PS	24/76
VW Scirocco L/LS/GTi	22/76
VW Bus/90 PS (Oettinger)	18/74
VW Bus	21/76
Volvo 242 L	5/77
Volvo 244 DL	4/75
Volvo 244 GL	8/76
Volvo 343 DL	6/76
Volvo 343 DL	23/76

Alle Hefte auto motor und sport ab 19/74 DM 2.00, ab Heft 20/74 DM 2.50, jeweils + 40 Pf Porto.
Aus verwaltungstechnischen Gründen bitten wir unbedingt um Vorauszahlung.
Ihr Auftrag wird dann auch schneller und billiger ausgeführt.

Bestellschein auto motor sport

MOTOR-PRESSE STUTTGART, Postfach 1042, 7 Stuttgart 1
Liefern Sie mir bitte folgende Hefte von auto motor und sport

Nr ______________________

Ich interessiere mich fur folgendes Modell: ______________________

Der Betrag wird **gleichzeitig** mit dieser Bestellung auf das Postscheckkonto Stuttgart 6724-704 uberweisen.

Liegt als Scheck bei — Gewünschtes bitte ankreuzen!

____
Vor- und Zuname

____
Postleitzahl und Ort

Straße und Nr — ams 10/77

Aerodynamik im Rennsport

um die tatsächlichen Verhältnisse im Rennbetrieb auch nur annähernd genau simulieren zu können. Da Windkanaltests außerdem ein sehr kostspieliges Unterfangen sind und wohl deshalb kein englisches Formel 1-Team über eine eigene Anlage verfügt, machte sich in Konstrukteurskreisen bald eine gewisse Verdrossenheit gegenüber dieser Art von Simulation breit, die nur unzulänglich der Realität entsprach.

Derek Gardner, der Tyrrell-Konstrukteur, resümiert seine Windkanalerfahrungen so: „Hinterher, auf der Rennstrecke, stellt man dann fest, daß ein neuer Faktor hinzugekommen ist, der das gesamte Konzept stört oder gar zerstört."

Diese Meinung wird offenbar von der Mehrzahl der Gardner-Kollegen geteilt, denn der Trend geht heute nicht mehr dahin, den Wind im Saale wehen zu lassen, vielmehr werden die neuen Aerodynamik-Kreationen gleich vor Ort auf der Rennstrecke erprobt. Dort erfolgt die Bewährungsprobe für die reißbrettfrischen Entwürfe.

Wie die Praxis zeigt, ist die Gardnersche Vermutung, daß nur irgendein Faktor die im Windkanal optimierte Funktion der Flügel stört, schon allzu optimistisch. Tatsächlich handelt es sich um ein ganzes Bündel von Einflußgrößen, die ein sauber durchdachtes theoretisches Kalkül durcheinanderbringen können. Am schlimmsten wirken sich der Seitenwind und die im Rennen praktizierten Windschattenspiele aus. Wird der Flügel nicht wie vorausberechnet von vorn, sondern unter einem beliebigen Winkel von der Seite durchströmt, verkehrt sich seine stabilisierende Wirkung ins Gegenteil.

Die Kraft, die der Staudruck nun am Flügel erzeugt, weist eine nennenswerte Komponente quer zur Fahrtrichtung auf, durch die der Wagen aus der Spur gedrängt wird. Das Auto beginnt also trotz oder gerade wegen des Flügels selbst auf der Geraden recht labil zu werden, was den Piloten zu zusätzlicher Lenkarbeit nötigt.

Die kann auch erforderlich werden, wenn er das eigentlich neutral eingestellte Auto im Windschatten des Vordermannes durch schnelle Kurven treibt. In dieser Phase fällt zwangsläufig die Anströmung des Frontspoilers aus, wodurch das kunstvoll eingestellte Gleichgewicht zwischen Flügeln, Federn, Dämpfern und Stabilisatoren abrupt aus der Balance gerät. In bestimmten Grenzen ist es natürlich möglich, durch entsprechende Justierung die aerodynamische Abstimmung den Rennbedingungen anzupassen.

Spoiler und Flügel, die dem Formel-Wagen gleichsam nachträglich aufgepfropft werden, stellen natürlich nicht das Ideal der Rennwagen-Aerodynamik dar. Das wird erst erreicht, wenn beim Entwurf des Chassis die strömungstechnischen Gesichtspunkte von Anfang an mit einfließen. Bei den meisten Formel 1-Fahrzeugen ist das jedoch nicht der Fall, da sie oft auf mehrere Jahre alten Monocoque-Konstruktionen basieren, deren äußere Abmessungen einer aerodynamischen Verbesserung meist im Weg stehen.

Gezielt unter dem Aspekt der Windschlüpfigkeit, verbunden mit ausreichendem Abtrieb, dürften allein die Fahrzeuge der Spitzenteams McLaren, Ligier, Ferrari, Brabham, March, Tyrrell und Wolf ausgelegt worden sein. Allerdings vertreten hier die einzelnen Konstrukteure unterschiedliche Philosophien.

McLaren-Mann Gordon Coppuck setzt traditionsgemäß auch beim neuen M 26 auf die Keilform, während bei Tyrrell unter erheblichem konstruktiven Aufwand (vier Mini-Räder vorn, die durch die Wagenschnauze nahezu vollständig abgedeckt werden) die rundlichen Formen und damit der minimale Windwiderstand betont werden. Ferrari hat einen weisen Kompromiß zwischen windschlüpfigen Rundungen und abtriebsträchtigem Keil gefunden und dürfte damit insgesamt gesehen wohl am besten liegen. *H. Kokoschinski*



Wirkungsvoll, aber zerbrechlich: Flügelkonstruktionen in den sechziger Jahren



Darauf haben viele gewartet ...

NAB-VERSAND 3 Hannover-1 Lister Meile 35A TEL. 0511/311048 mit dem Sofort-Service

dringendes liefern wir bis morgen früh!

Stahlgürtel-Reifen

Größe	Conti TS normal	Conti TS schl.	Michelin zx normal	Michelin zx schl.
135 SR 13	39,90	43,90	46,75	51,30
145 SR 13	50,95	56,90	60,50	66,60
155 SR 13	58,90	64,90	69,35	76,–
165 SR 13	65,90	72,90	77,90	85,50
165 HR 13	89,90	–	91,–	101,20
6.40/7.0 SR 13	81,50	89,90	–	102,–
175/70 SR 13	–	78,90	–	92,60
185/70 SR 13	–	79,90	–	93,80
165 SR 14	69,90	78,90	83,–	91,40
165 HR 14	95,90	104,90	98,15	107,95
175 SR 14	83,90	91,90	99,–	108,60
175 HR 14	120,–	131,90	116,85	128,50
185 SR 14	102,–	107,–	110,–	120,85
185 HR 14	126,–	139,–	–	–
185/70 SR 14	92,90	97,90	–	–
195 HR 14	–	182,–	–	–
155 SR 15	65,90	71,90	77,60	85,15
165 SR 15	72,90	79,90	85,80	94,15

Jalousien
für Heckfenster
(H = Fensterhöhe)
bis 32 cm H 52,–
32–47 cm H 63,–
47–55 cm H 66,–
55–62 cm H 74,–
62–70 cm H 79,–
70–77 cm H 82,–
Matt-schwarz . + 14,–

Römer-Helme
R 3000 184,–
R 2000 LX 149,–
R 2000 M 99,–
R 1500 124,–
R 1000 99,–
R 320 58,–

Römer-Kindersitze
Peggy 84 x 50
Vario 39,95

Feuerlöscher
„Bavaria",Typ-gepr.
1 kg 10,95
1 kg m. Druckanz. 22,45
2 kg m. Druckanz. 34,95

Sicherheitsgurte
Automatic Paar kpl
Klippan 79,–
Römer 86,50

Motorenöl HD,
westdeutsche S-1-Spitzenqualität!

Liter	1	10	20	50
HD 20, 30, 40	2,65	2,55	2,45	2,35
HD 10 W/30	2,98	2,90	2,85	2,56
HD 20 W/50	3,20	3,10	2,98	2,71
HD 15 W/50	3,75	3,65	3,55	3,29

Steckschlüssel-Sätze
mit Knarre, Verlängerungen etc.,
Chromstahl, poliert:
¼ Zoll, 17teilig bis 13 mm 20,40
⅜ Zoll, 20teilig bis 19 mm 28,70
½ Zoll, 23teilig bis 32 mm 69,–

Wagenheber
Scherenheber 600 kg, 40 cm h. 17,40
dto. Bielstein, 850 kg, 47 cm h. 46,30
Hydraulikheb. 2000 kg 34,80
Hydraulikheb. Bielstein 3500 kg 66,30
Hydraulikheb. Bielstein 5000 kg 82,70
Hydraulikheb. Bielst. 12000 kg 117,80

Batterien (Akku), 12 Volt, geladen,
1½ Jahre Garantie!

36 Ah	74,90	66 Ah	133,–
40 Ah	93,10	84 Ah	141,–
44 Ah	79,90	88 Ah	153,–
45 Ah	87,15	105 Ah	199,–
55 Ah	109,30	135 Ah	249,–
60 Ah	98,40	143 Ah	279,–

Talbot-Spiegel
333 Chrom 38,50 Alu 29,95
333 schwarz 26,40 300 Alu ... 23,50

Fanfaren 12 Volt
1-Klang-Fanfare (Hupe) 12,90
2-Klang-Muschelfanfare 39,50
2-Klang-Bosch-Europahorn .. 79,20
2-Klang-Kompressorfanf 26,95
3-Klang-Kompressorfan. 39,95
5-Klang-Melodie-Fanfare
Riv. Kwai, La Cucaracha, Lili Marleen, O sole mio 89,50
Muh- od. Bull-Horn 77,95
Hawai 5-0 109,50

Felgenbett-Ringe
aus Hochglanz-Edelstahl:
12 + 13 Zoll, Satz 52,80
14 + 15 Zoll, Satz 56,80

Lack + Spachtel + Schmirgel
Lackspray 6-oz Dose 5,20
Lack ¼ Liter 6,90
Lack 1 Liter 24,50
Verdünn. Kunstharz 1 l 5,90
Prestolith-Spacht. 1 kg 6,95
dto. ¼ kg 2,89
Kunstharz mit Glasfasermatte und Härter, ¼ kg 5,90
dto., jedoch 1 kg 14,20
Schmirgel, wasserfest,
Körnung 60, 80, 120 .... –,75
dt. Körnung 150 bis 600 ..... –,60
Krepp-Band, 25 mm, Rolle ... 2,95

Wischerblätter per Stück

28 cm	4,95	35 cm	6,–
30 cm	5,75	38 cm	6,50
32 cm	5,75	40 cm	6,95
33 cm	5,75	45 cm	7,25

Frontspoiler
KAMAI mit ABE
Audi 50 67,60
Audi 80 72,95
BMW 1502 bis 2002 87,50
316/320 87,50
Escort II 72,95
Capri II 87,50
Ascona A 67,60
Ascona B 51,60
Manta B 51,60
R 5 67,60
Käfer 72,95
Polo 67,60
Golf 72,95
Passat 72,95
Scirocco 78,50
Golf mit Kotflügelverbreiterung 289,–

Leder-Lenkräder
mit ABE komplett:
Raid 134,–
WSK 159,–
Prototipo 168,–
Indianapolis ... 179,–

Castrol GTX 2
solange Vorrat reicht
1-l-Dose 6,30
3-l-Kanister ... 19,95
5-l-Kanister ... 31,95
55-l-Faß 341,–
200-l-Faß 1180,–

Antennen
versenk- u. verschließbar 8,90
dto. Edelstahl 12,80
Dachantenne 19,80
Holmantenne (BMW) 19,80
Motorantenne 39,90
Beta 4, 5, 33 od. 34 . 64,95
Hitronic-Hirschm. ... 64,95
TEL 5 Bosch 64,95
Verlänger.-Kabel 1 m 3,90
dto. 4 m 5,95

Zündkerzen
Bosch-Thermoelastic 1,75
Bosch Super (Typ W) 3,20
Champion 2,45
Beru 1,95
Beru RS 4,80
Golden Lodge 5,90

Gepäckträger
„Malco Star 104"
Test = sehr gut
f. Pkw universal 29,95
Spez. Pkw-Träger bis 100 kg 98,–

Bücher/Karten
„Jetzt helfe ich mir selbst" 18,–
Reparaturanleitung 18,–
Gr. Shell-Atlas 33,–
Straßenkarten für alle europ. Länder 5,60

Autoradio „Grundig"
Weltklang 2005 145,–
Weltklang 2505 189,–
WKC 2010 (m. Cass.) 318,–
WKC 2040 (m. Cass.) Ster. 415,–
AC 125 Abspielcass. 147,–

Autoradio „Becker"
Monza MU 138,–
Monza MU Kurier 188,–
Europa LMKUU 256,–
Europa Kurier 324,–
Mexico 399,–
Grand Prix 409,–
Monza Cass. Stereo 458,–
Mexico Cass. Stereo 740,–

Autoradio „Blaupunkt"
Ludwigshafen ASU 129,–
Mannheim ASU 168,–
Münster ASU 196,–
Frankfurt ASU 249,–
Lübeck CR 288,–
Essen CR ASU 499,–
Bamberg CR ASU . . 769,–
Frankfurt Superarimat mit Zubehor kpl. 328,–

Radio-Zubehör
Radio-Montagesatz 12,50
Kugel- oder Flachaufbau-Lautsprecher, 8 W 11,80
Lautspr.-Kugel Blaup. 34,80
Überblendregl., Mono ... 9,80
Überblendregler mit Kabelsatz, kompl. 14,80
dto., jedoch Stereo 26,80

Artikel	ALFA Sud	AUDI 50	AUDI 80	AUDI 100	BMW 1602–2002	BMW 316–320	BMW 518 520	FIAT 127	FIAT 128	FIAT 131	FORD Escort	FORD Taunus	FORD 17 M P 7	FORD Consul Granada	FORD Capri I	FORD Capri II	MERCEDES 200/8-250/4	MERCEDES 123
Anhängerkupplung PEKA (* = Oris)	165,20	127,90	179,30	144,50	119,60	247,50	145,30	114,60	139,50	148,–*	116,20	137,80	138,70	151,10	164,40	153,60	159,40	230,80
Anhäger-Elektro-Anbausatz hierzu	66,40	82,20	68,90	46,50	46,50	66,40	66,40	66,40	46,50	66,40	82,20	66,40	47,40	66,40	47,40	67,30	58,10	90,50
Auspuffanlage, kpl. m. Zubehör	216,–	119,95	117,45	187,–	174,90	209,50	209,90	74,90	111,20	154,90	88,80	129,95	119,95	129,90	163,70	139,95	164,60	164,60
dto. ohne vord. Krümmerrohr u. Zubehör	119,–	90,70	82,75	145,50	123,20	160,20	166,–	–	76,10	104,60	61,45	69,95	82,65	94,70	104,90	83,05	139,95	134,95
Auspufftopf hinten	51,95	49,95	51,20	75,50	69,75	69,25	89,25	36,–	29,95	59,20	28,90	59,95	28,95	45,25	38,45	33,90	54,95	54,95
Bremsleitungs-Sätze	35,50	25,50	25,30	21,90	28,30	V	41,60	23,40	22,65	25,50	26,45	28,60	22,–	29,70	27,30	27,30	22,70	V
Bremsbeläge von kpl., *) Scheibenbr.	21,90*	21,50*	21,50*	27,80*	12,80*	33,–*	27,95*	18,85*	18,85*	19,85*	11,80	28,–*	22,80*	29,70*	25,60*	28,–*	24,45*	31,–*
dto. hinten *) Scheibenbr., +) kpl. Backen	23,20*	10,65	10,65	11,30	11,30	12,90	12,90	29,90	29,90	+	13,10	36,40+	24,60+	36,40+	11,30	11,30	22,80*	22,80*
Bremsscheibe vorn	A	41,40	41,40	45,70	37,90	V	37,80	26,60	26,60	26,60	29,95	29,95	29,95	41,70	29,95	29,95	45,70	V
Felge	A	35,50	34,60	41,70	30,40	43,50	42,–	32,30	30,50	31,40	28,80	31,40	33,–	45,10	42,10	42,10	53,10	53,10
Fußmatten, Gummi-Paßf., vorn	22,50	22,50	22,50	26,30	27,90	29,60	27,90	30,50	30,50	29,40	24,50	25,80	33,20	27,60	26,50	26,50	29,80	29,35
dto. Velours, kpl. vorn + hinten	47,50	37,50	39,80	44,50	49,50	44,50	54,50	44,50	54,50	47,50	39,80	39,80	59,90	44,50	44,50	44,50	49,90	49,90
Kupplungs-Druckplatte im AT	62,60	48,20	43,20	57,60	54,95	V	57,25	26,80	28,80	30,80	55,–	55,–	26,40	55,–	59,95	55,–	78,80	78,80
Kupplungs-Mitnehmerscheibe im AT	42,60	40,–	36,–	59,95	58,40	V	58,40	15,95	19,20	52,95	32,–	46,40	39,95	49,95	39,95	49,95	63,60	83,20
Kupplungs-Drucklager	37,50	20,–	22,50	22,50	39,20	V	44,50	26,50	27,30	27,30	21,25	15,50	20,90	28,90	20,90	20,90	31,30	V
Luftfilter	13,55	11,20	11,20	11,20	8,35	12,70	8,35	5,80	5,80	8,80	10,70	12,15	13,20	13,20	10,30	10,30	21,55	19,95
Ölfilter	8,20	4,95	4,95	4,95	2,85	7,05	7,05	9,35	9,40	9,10	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95
Radio-Zubehör (Montagesatz)	14,90	18,30	18,30	18,30	44,10	15,30	13,–	14,90	14,90	9,10	14,90	7,50	12,40	12,30	15,–	12,80	18,60	15,–
Radio-Orig.-Einbaulautsprecher	23,20	21,50	21,50	25,90	44,10	18,60	22,–	28,90	20,40	28,20	22,–	25,70	26,80	27,30	20,–	20,–	26,80	48,–
Regler, °) Drehstrom, *) Elektron.	19,25	44,80·*	44,80·*	19,25	19,25	44,80·*	44,80·*	19,25*	19,25*	20,90*	19,25*	19,25*	19,25*	19,25*	19,25*	44,80*	19,25*	–
Scheinw.-Einsatz re. od. li. (· = H1)	A	45,–	48,60	24,30	46,80	57,60	24,30	A	A	A	16,–	66,–	104,50	79,40	29,–	–	142,–	178,–
Scheinw.-Eins. jedoch H4, *) gleich H1	72,–	47,30	51,20	24,30*	49,–	58,50	24,30	A	22,50	A	25,20	69,95	104,50	79,90	46,70	83,70	117,–	174,–
Scheinw.-Eins. H4-Umrüsts. kpl. (o. Glühl.)	46,45	119,90	97,20	230,–	98,60	117,–	48,60	46,60	46,60	46,60	44,90	86,70	A	159,80	85,60	147,80	263,70	258,–
Stoßdämpfer „Monroe" vorn, *) Boge	70,80t	50,40+	55,70+	40,70	54,–+*	56,–	74,70+*	59,95+	59,95	59,95+	59,95*	30,55	71,80+	35,45	71,80t	71,80t	77,85	74,25
dto. hinten, +) Patrone, °) Gasdruck	47,80	32,70	43,35	36,55	40,70	V	77,20*	59,95+	59,95+	33,90	38,50	33,40	35,35	38,30	38,95	38,95	83,85	80,55
dto. hinten „Monroematic"	56,85	51,60	56,85	51,60	56,85	V			–	–	51,60	48,40	51,60	51,60	51,60	51,60	51,60	V
Tankdeckel abschließbar, Edelstahl	13,30	10,95	10,95	10,95	11,80	10,95	10,95	12,50	11,80	12,50	13,30	10,90	13,30	10,95	11,80	10,95	10,95	12,50
Wasserpumpe (mit Dichtung)	53,45	39,95	35,95	49,95	43,45	44,20	44,20	77,80	71,70	37,50	34,90	38,40	29,95	29,95	29,95	34,90	42,70	V
Windabweiser „Isolett"	A	65,35	69,95	69,95	69,95	69,95	69,95	–	67,76	A	69,90	69,90	69,90	69,90	49,95	49,95	69,90	69,90

Artikel	OPEL Kadett B	OPEL Kadett C	OPEL Manta Ascona	OPEL Rec. C	OPEL Rec. II	PORSCHE 911	PEUGEOT 104	PEUGEOT 204 304	RENAULT R 4	RENAULT R 5	RENAULT R 16	SIMCA 1100	SIMCA 1301 1501	VW Käfer 1300	VW Polo	VW Golf – Scirocco	VW Passat	VW 1500 1600 TL
Anhängerkupplung PEKA (* = Oris)	123,70	131,20	117,90	136,95	128,70	399,–*	142,60	149,–*	121,20	155,–	137,80	145,30	146,10	117,90	127,90	112,90	129,50	129,50
Anhäger-Elektro-Anbausatz hierzu	46,50	66,40	66,40	46,50	66,40	54,–	66,40	72,–	46,50	81,–	46,50	46,50	46,50	46,50	82,20	66,40	68,90	46,50
Auspuffanlage, kpl. m. Zubehör	54,–	82,95	149,95	70,95	137,45	375,–	107,45	139,–	49,90	99,10	177,50	142,60	85,70	41,95	84,50	119,90	149,95	79,50
dto. ohne vord. Krümmerrohr u. Zubehör	36,70	64,45	111,70	47,50	97,90	–	85,50	69,95	32,95	92,40	139,90	115,20	54,20	–	–	88,95	114,95	–
Auspufftopf hinten	29,30	23,65	47,25	19,70	37,95	372,50	54,50	23,65	20,65	53,70	59,95	59,35	41,45	29,95	49,95	49,30	49,30	52,95
Bremsleitungs-Sätze	19,80	V	26,80	23,60	23,75	20,20	27,50	29,95	26,95	28,75	34,–	32,60	29,70	17,75	V	28,–	33,90	19,90
Bremsbeläge von kpl., *) Scheibenbr.	13,30	13,30	23,50*	12,80*	12,80*	17,60*	24,70*	22,80*	14,45	14,95	27,75*	22,–*	20,60*	10,95	21,45*	10,95	25,20*	17,–
dto. hinten *) Scheibenbr., +) kpl. Backen	11,65	11,65	13,30	16,45	16,45	18,95*	13,40	19,60	9,65	8,45	14,65	13,95	20,75	11,45	10,65	10,65	10,65	16,60
Bremsscheibe vorn	33,80	V	33,80	33,80	33,80	47,30	A	44,10	–	–	51,80	64,70	72,60	65,–	41,40	41,40	41,40	65,–
Felge	26,30	42,30	42,30	35,10	36,20	48,–	33,–	39,40	26,90	26,90	39,40	30,90	31,40	33,60	35,50	35,50	35,50	33,60
Fußmatten, Gummi-Paßf., vorn	26,70	23,20	23,90	27,10	24,–	A	19,35	33,–	29,40	29,60	25,80	26,90	31,80	22,60	22,45	23,70	29,95	28,30
dto. Velours, kpl. vorn + hinten	39,80	39,80	39,80	49,90	47,50	A	47,50	59,50	47,50	71,60	59,50	54,50	54,50	34,–	37,50	37,50	39,80	–
Kupplungs-Druckplatte im AT	22,95	V	24,95	28,–	28,80	66,60	36,65	41,80	27,20	30,40	39,40	36,65	41,20	22,95	48,20	36,95	43,20	39,90
Kupplungs-Mitnehmerscheibe im AT	21,92	V	27,40	27,40	27,40	46,40	27,40	31,20	20,80	24,90	27,20	28,80	29,60	16,95	39,95	39,95	36,–	20,50
Kupplungs-Drucklager	16,60	16,60	28,30	28,30	28,30	46,65	A	35,90	29,10	25,10	39,95	37,50	14,95	19,40	20,–	5,95	22,50	19,40
Luftfilter	11,60	11,60	11,60	–	13,50	22,90	14,20	11,30	8,80	8,80	10,75	7,–	8,90	–	11,55	10,95	11,70	–
Ölfilter	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	14,80	6,70	5,95	8,85	10,15	6,90	7,95	–	–	4,95	4,95	4,95	–
Radio-Zubehör (Montagesatz)	7,80	12,60	8,50	7,30	9,90	14,70	14,90	14,90	14,90	7,80		7,80	8,20	14,90	18,30	15,60	18,30	13,30
Radio-Orig.-Einbaulautsprecher	23,10	23,90	22,–	27,50	22,70	–	28,90	23,90	28,90	23,20	79,–	28,90	23,50	25,40	21,80	21,50	24,10	25,–
Regler, *) Drehstrom, *) Elektron.	19,25*	19,25*	19,25*	26,70	19,25*	19,25*	23,50	23,50	23,50	19,25*	19,25*	19,95*	19,95*	26,75	44,80*	44,80·*	44,80·*	26,75
Scheinw.-Einsatz re. od. li. (· = H1)	45,–	45,80	56,70	112,50	112,50	–	84,30	98,85	32,10	69,75	62,90	A	A	46,80	45,–	46,80	48,70	46,80
Scheinw.-Eins. jedoch H4, *) gleich H1	47,70	48,10	59,40	84,30	112,–	80,80	66,80	130,70	37,95	74,50	67,90	41,–	41,–	49,90	47,30	49,80	51,70	49,80
Scheinw.-Eins. H4-Umrüsts. kpl. (o. Glühl.)	94,60	96,20	113,–	152,20	224,–	161,60	133,60	261,40	75,90	149,–	135,80	82,–	82,–	69,90	99,95	71,80	71,80	69,90
Stoßdämpfer „Monroe" vorn, *) Boge	33,40	33,90	33,20	33,20	33,40	86,32+*	86,32+*	71,80+	34,55	34,50	38,95	29,50	29,60	22,95	49,95+	49,95+	55,70+	22,95
dto. hinten +) Patrone, °) Gasdruck	35,85	33,20	33,20	35,45	33,20	91,30*	95,45*	87,15+*	33,80	41,30	39,95	29,50	29,50	22,95	32,70	31,80	23,90	22,95
dto. hinten „Monroematic"	51,60	48,10	48,10	56,85	48,10	–	–	–	51,60	51,60	56,85	56,85	48,10	48,10	51,60	51,60	48,10	48,10
Tankdeckel abschließbar, Edelstahl	10,95	11,80	10,95	10,95	13,30	–	12,50	12,50	11,80	11,80	11,80	10,95	10,95	10,95	10,95	11,80	10,95	10,95
Wasserpumpe (mit Dichtung)	33,80	33,80	38,20	38,20	38,20	–	57,95	52,40	55,20	61,60	53,50	46,15	49,95	–	35,95	35,95	35,95	–
Windabweiser „Isolett"	49,95	54,20	54,20	68,55	54,20	A	A	68,55	–	–	69,90	A	A	49,95	65,35	65,35	65,30	59,80

NAB Abteilung Versand
Nordd. Autobedarf GmbH

Wir liefern grundsätzlich Marken-Ersatzteile und TÜV-geprüftes Zubehör. Auf alle Produkte erhalten Sie die volle Hersteller-Garantie.

Alle Preise sind einschließl. MWSt. aud das Grundmod. oder die günstigste Ausführg. bezogen. Beachten Sie daher Ihre Fahrz.-Austattg. Das Angebot ist freibleibend.

Wichtig! Bitte immer angeben: Typ. Bj./Monat, Fahrgest.-Nr., Hubraum, PSu. Ausstattung wie: Bosch-Elektrik, ATE-Bremsen usw.

Der Versand erfolgt Unfrei per Nachnahme, und bei Sonderanfertigungen oder Sonderbestellungen gegen Vorkasse.

viele 1000 weitere Auto-Teile – **auch alle Teile für Ihr Fahrzeug** – liefern wir jetzt prompt u. Günstiger!

Mercedes-Benz W 25

Geschichte berühmter Rennwagen (11).

Nürburgring am 3. Juni 1934: Beim zwölften Internationalen Eifelrennen kündet der Motorendonner neuer deutscher Rennwagen von ihrer ungeahnten Stärke: „Unbeschreiblicher Höllenlärm", melden die Zeitungen am nächsten Tag.

Manfred von Brauchitsch, der auf dem von Walter Gotschke gezeichneten Bild in einer Jagdszene des dramatischen Rennens seinen Konkurrenten den Auspuff zeigt, siegte mit dem erstmals eingesetzten Mercedes-Benz W 25 in Rekordzeit vor Hans Stuck auf dem Auto Union P.

Eine Phalanx von Alfa Romeo P 3 folgte; hinter Louis Chiron ging Paul Pietsch (heute Verleger von auto motor und sport) durchs Ziel. Die Alfa-Piloten mußten erkennen, daß ihr Wagen unterlegen war.

Warnsignal war schon das Avus-Rennen am 27. Mai jenes Jahres: Hans Stuck führte auf dem Auto Union P unangefochten, fiel jedoch aus; Daimler-Benz war noch nicht einsatzbereit und zog die Meldung zurück.

255 PS bei 5400/min leistete der 2,9 Liter-Kompressor-Achtzylinder des Alfa Romeo P 3; er erreichte 262 km/h. An Wagen solcher Art hatten die Schöpfer der neuen Grand Prix-Formel gedacht. 750 Kilogramm Höchstgewicht ohne Kraftstoff, Öl, Wasser und Reifen schrieben sie vor.

Daimler-Benz jedoch startete in der 750 kg-Formel mit einem Kompressor-Achtzylinder mit 3,71 Liter Hubraum. Die erste Version M 25 A leistete 398 PS bei 5800/min und kam schon nahe an 300 km/h. Cheftechniker in Untertürkheim war Hans Nibel, der im November 1934 starb.

Der von Ferdinand Porsche entwickelte Auto Union D hatte einen V-Motor mit 16 Zylindern und eine zentrale Nockenwelle. Der 1938 nachfolgende Zwölfzylinder, der nicht mehr von Porsche stammte, hatte drei obenliegende Nockenwellen. Mit 4,36 Liter Hubraum leistete der Sechzehnzylinder (Typ A) 295 PS bei 4500/min.

Daß eine neue Aera des Grand Prix-Sports begonnen hatte, war zu sehen und zu hören: Die „Silberfische", bald als „Silberpfeile" populär, röhrten mit ungeheurem Klang. Für den Mercedes W 25 typisch war das kreischende Kreissägegeräusch des Kompressors.

Der W 25 hatte vorn Einzelradfederung mit horizontalen Schraubenfedern im Achsrohr, hinten Pendelachse mit Ausleger-Blattfedern. Bis auf einiges vom antiken Boliden SSKL übernommenes Know-how war er eine völlige Neuschöpfung.

Die Staatsprämie für die Grand Prix-Beteiligung der deutschen Werke (450 000 Reichsmark jährlich) und für Placierungen (20 000, 10 000 und 5000 Reichsmark für die ersten drei Plätze) machte den Bau der Wagen möglich, doch der Erfolg war verdient.

Manfred von Brauchitsch, geboren 1905, blieb bis zum Krieg im Mercedes-Team. Die Renngeschichte kennt ihn als „ewigen Zweiten" – ein großer Könner im Schatten von Rudolf Caracciola und (ab 1935) Hermann Lang.

Paul Simsa



Zeichnung: Walter Gotschke

Werksfahrer Manfred von Brauchitsch im neuen Mercedes-Benz W 25 vor dem Überrunden zweier Konkurrenten beim Grand Prix 1934 auf dem Nürburgring.

Auto Markt

Bezugsquellen Günstige Gelegenheiten

Anzeigenschluß für die nächsten Ausgaben

Heft 12 erscheint am 8. 6. 77
Anzeigenschluß am 18. 5. 77

Heft 13 erscheint am 22. 6. 77
Anzeigenschluß am 1. 6. 77

Heft 14 erscheint am 6. 7. 77
Anzeigenschluß am 17. 6. 77

Alfa Romeo

Auto-Ersatzteile siehe Seite 217

Alfetta 1,8, 8.75. 07 11/75 37 04. 69 239

Liebhaberfahrzeug: 1750 GTV, Bj. 71, TÜV 12.78, Stereo, 185er u. div. Extr., anthrazit-met., 3000.–, Neuteile, 2 L-Motor, 131 PS. Hanses, Am Frettholz 2, 5790 Brilon 1. 69 240

Alfetta 1,8, Bj. 7.74, TÜV 7.78, 59 000 km, v. Extr., 8500.–, überholte Masch. Tel. 0 21 95/85 43. 69 241

Giulia Nuova 1,6, 5.76, Zubehör, schwarz, 24 000 km, VB 9700.– DM. Tel. 0 60 81/84 43, ab 17 Uhr. 68 992

Alfasud Ti, 100 km, 10 200.–. Tel. abends 0 26 41/2 48 76. 69 243

Alfa Alfetta 2000 GTV, 100 km, Color, 17 900.–. T. 0 26 41/2 48 76 abends. 69 244

Suche f. 2000 GTV, großen Tank, Zyl.-Kopf, Ölkühler mit Thermost., 2 Weber Doppelvergaser 40 DC OE 32 Tachometer u. Abarth-Ausp., Hösl. 8802 Buchschwabach 9. 69 245

Alfa Montreal, Bj. 74, unfall. R. Noth, Würzb. 0 93 17 79 75. 69 246

A. R. 2,6 L Sprint, z. Ausschlacht., gt. Mot., gt. Reif., 1200.–, 2 L-Motor, 131 PS, aus Unfall, 59 000 km, 1200.–. T. 0 79 51/2 27 86, ab 17 h. 69 247

Verk. Unfallwag. Giulia Nuova 1600, 11.74, TÜV 12.78, 80 000 km, VB. Tel. 0 23 89/65 44. 69 248

Achtung Alfa Romeo 2600
Besitzer und Freunde, wir bitten um Kontaktaufnahme
Achtung Reifenfirmen
wer kann liefern 160 × 400 HR??
Achtung A. R.-Werkstätten
wer hat noch 2600-Ersatzteile?
Bitte geben Sie uns Bescheid.
Club Alfa Romeo 2600
7107 Bad Friedrichshall, per Adr. Foto-Lünig, Tel. 0 71 36/61 21. 69 249

Alfasud, Bj. 3.75, TÜV 1.79, mit vielen Extras, ca. 40 000 km, ab 8.77 zu verk., VB 7800.–. Chiffre A 10 69 250

Harry Holter
ALFA-ROMEO-HAUPTHÄNDLER
ALFA ROMEO Service Center
Tel. (02 21) 79 82 82 **5 Köln 71, Pescher Weg 7–9**
„Immer Sonderangebote in Direktionsdienstwagen. Transportschäden, Unfallwagen, die Spezialität von Holter."

2000 GTV, faggio, Mod. 76, 42 000 km, mit allem Zub., NP über 25 000.–, VB DM 14 500.–. T. 0 67 21/3 33 96. 68 983

Alfetta GT, 11.74, AT-Motor 0 km, Kuppl. kpl. neu, viele Extr., zu verk. Tel. 0 54 76/2 52. 68 984

Gebr. Cabrioverdeck (+ Gestänge) f. Alfa Spider (Bj. 69) 1300, Rundheck dring. ges. E. Stark, Vokkenaustr. 35, 75 Karlsruhe 1. 68 985

Verk. Alfa Montreal, EZ 8.76, mit a. Extr. T. 0 30/8 33 80 94, ab 18 Uhr. 68 986

Alfa 2000 Berlina, 4.73, TÜV 3.79, 2. Hd., silb.-met., 52 000 km, gepfl., 8× ber. (185/70), Finanz. mögl., v. Priv., DM 6800.–. 0 22 24/44 84. 68 987

Alfa Coupé zum Ausschlachten, DM 500.–. Tel. 0 71 21/3 37 36. 68 988

Alfa Berlina 2000, weiß, Bj. 73, TÜV 79, s. gt. Zust., meist Autobahn, DM 6800.–. Tel. 0 62 21/47 25 19. 68 990

Alfetta GT, 56 000 km, blau-met., Col.-Scheiben, Alu-Felg., Sportnokkenwelle, 7300 U/min., Ölkühler, Stereo-Cass., Bestzust., unfallfr., TÜV 79, 12 500.–. Tel. 0 61 31/2 76 58. 68 993

Sport-Getriebe, passend für die Alfa-Modelle 1300, 1600, 2000, f. 2200.– DM abzug. **Autohaus D. Gleich,** Alfa Tuning, Tel. 0 21 66/6 20 20. 68 989 H

Giulia Nuova Super 1,6, Bj. 76, wie neu, Extr., 18 000 km, VB 9800.–, 1. Hd., Garagenw. Tel. ab 20 Uhr 0 68 41/13 14. 69 242

Schönster Alfa 2000 GTV (nicht zu beschreiben), schweren Herzens nur an Alfa-Liebhaber abzugeben. Tel. Vereinb. zur Bes. 02 61/1 46 53. 68 994

ALFA-Gebrauchtteile zu verk.
Unfallwagen gesucht.
Norbert Schmidt, 4150 Krefeld
Ispelstraße 35, Telefon 0 21 51/3 59 94 und 0 21 56/13 79

Montreal, Bj. 10.73, Col., el. Fen., Extr., 14 500.– VB. 0 77 28/2 94 o. 8 78. 68 991

Alfetta GT, Bj. 75, 22 000 km, 1a Zust., VB 13 500.– inkl. 0271/351429. 68 709

RARITÄT: 1600 Spider, Vel., 66, neuw. Zust., Angeb. erb. T. 0 61 71/5 36 79. 68 712

Autohaus Ronneburg
Immer günstige Neuwagenangebote
Leistungsstark in Verkauf, Reparatur und Ersatzteilen
Immer günstige Gebrauchtwagen wie z. B.
Alfetta GTV 2000, ca. 4000 km, Bauj. 77, **nur DM 18 500.–**
Alfetta 1,8 L, wenig km, neuwertig, **nur DM 15 500.–**
Alfetta 1,6, Bauj. 77, neu, im Kd.-Auftrag, **DM 13 900.–**
Alfasud E- und L-Ausführung, immer größere Stückzahlen auf Lager, sowie auch immer günstige Vorführwagen vom Nord- und Süd-Programm.
Rufen Sie uns einfach an:
6451 Ronneburg, Ortsteil Altwiedermus **Telefon 0 60 48/4 44**
69 425 H

Verkaufen. Suchen. Tauschen. Schnell und erfolgreich.

In Deutschlands größtem Automarkt. Sie erreichen mit Ihrer Gelegenheitsanzeige über 3 Mio. Autofahrer.

Berechnungsbeispiele:

private Gelegenheitsanzeigen (inkl. MwSt.).

1 Zeile	=	3 mm	DM 19,80
2 Zeilen	=	5 mm	DM 33,–
3 Zeilen	=	7 mm	DM 46,20
4 Zeilen	=	10 mm	DM 66,–
5 Zeilen	=	12 mm	DM 79,20
6 Zeilen	=	15 mm	DM 99,–

gewerbliche Gelegenheitsanzeigen (zuzügl. MwSt.).

			Fließsatz	gestaltete Anzeigen
1 Zeile	=	3 mm	DM 37,50	DM 39,75
2 Zeilen	=	5 mm	DM 62,50	DM 66,25
3 Zeilen	=	7 mm	DM 87,50	DM 92,75
4 Zeilen	=	10 mm	DM 125,–	DM 132,50
5 Zeilen	=	12 mm	DM 150,–	DM 159,–
6 Zeilen	=	15 mm	DM 187,50	DM 198,75

Anzeigen-Bestellschein auto motor sport für eine Gelegenheitsanzeige

Bitte in Druckschrift und mit Kugelschreiber ausfüllen **(Pro Buchstabe, Satzzeichen und Wortzwischenraum ein Kästchen).**

Motor-Presse, Anzeigenabteilung, 7 Stuttgart 1, Postf. 1042, T. 07 11/21 42-2 58 o. 2 62, Telex 07 22036

Bei telefonisch aufgegebenen Anzeigen kann keine Gewähr für die Vollständigkeit des Textes übernommen werden.

Diese Anzeige soll ab der nächstmöglichen Ausgabe unter der Rubrik ____________

(Eigenständige Rubrik, wenn mindestens drei Anzeigen vorliegen. Sonst Veröffentlichung unter „Verschiedene")

________ mal unverändert erscheinen.

Kosten pro mm Höhe Fließsatz (1 Druckzeile 3 mm Höhe) bei 43 mm Breite, für Privatanzeige DM 6,60 inkl. MwSt., für gew. Anzeige DM 12,50 zuzüglich MwSt. bzw. 13,25 für gestaltete Anzeigen (m. Rand, Bild etc.). Bei Chiffre-Anzeigen (nur zulässig bei Privatanzeigen) erhöht sich der Preis um DM 7,50 inkl. Porto.

Anzeigentext: ☐ Privatanzeige ☐ Gewerbl. Anzeige

Die Anzeige soll: (Bitte nur eine der 3 Möglichkeiten ankreuzen)
☐ mit folgender Anschrift ☐ nur mit meiner Tel.-Nummer ☐ unter Chiffre erscheinen.

Name/Vorname/Firma

Straße/Nr.

Rechtsverb. Unterschrift

PLZ **Ort**

Datum

ams 10/77

Alfa Coupé 1750 GTV, rot, 1. Hand, Bestzustand, Motor generalüberh., scheckheftgepfl., neu bereift, TÜV 4.79, DM 5300.–. Tel. 02 02/42 07 07 od. 74 05 85. 68 710

2000 GTV, Auto Delta Rennfahrw., ca. 142 PS, Mot. 4000 km, 235/60 VR 13 auf 8" BBS, Ster.-Rad.-Cass., Bj. 68, TÜV 2.79, heizb. Hecksch., Hosentr.-Gurte, indischrot, VB DM 11 500.–. Tel. 05 21/33 07 10. 68 711

Überholte Alfa-, BLMC-, Ferrari-Motoren mit Garantie, im Tausch. **Alfa-Gebrauchtteile** zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. 0 21 22/4 53 07. 70 003 H

2000 Rostspider, 72, TÜV 5.78, Motor u. Getr. gen.-überh. (5000.–), geg. Gebot. L. Röpke, Rodderburgstr. 10, 5000 Köln 41. 68 713

Montreal 73, schw., JPS, Vollstereo, Col., el. Fenst., tiefer gel., LM, abs. Topzust., 13 500.–. T. 02 21/17 69 17. 68 715

Giulia Super 1,6, rot, 5.73, 70 000 km, TÜV neu. Tel. 0 71 81/7 19 22. 68 716

Alfa Romeo Gebrauchtteillager. Tel. 02 11/71 64 13, Unfallwg. gesucht. 68 717

Montreal, 4.75, günst. 0 63 22/14 72. 68 718

Montreal, 11.72, 40 000 km, gepfl., 205er Reif., TÜV 78, Radio-Cass.-Stereo, tiefergel., sehr zuverlässig, aus fam. Gründen ca. DM 12 900.–. Tel. 02 21/7 90 38 18, b. 18 Uhr. 68 720

Alfa Vorführw., günst. z. vk. 0 82 76/478. 68 721 H

Alfetta GT, Bj. 10.74, TÜV 10.78, 43 500 km, Color, H. H. S., Stereo-Cass., Gar.-Wag., Sportauspuff, dkl.-blau, VB 10 900.–. T. 0 23 31/2 72 01. 69 401

Alfa 2000 GTV, 73, 49 000 km, ocker, Alu-Felg., 70er Reif., Mot. überh., rostfr., günst. 02221/625552, ab 19 h. 69 402

Alfa-Unfall u. Schrottw. kauft und holt ab. Tel. 0 21 51/4 13 42 - 59 07 98. 69 403 H

4 × Ronal, 7×14, 350.–. 0 41 05/35 45. 69 404

Doppelverg. Sud ges. 08 21/55 41 96. 69 405

Giulia 1600 Super Jahreswg., 1. Hd., wie neu, alle Extr., VB 4000.– u. NP, weg. BW. Tel. 0 25 63/73 88. 69 406

Verk. A. R. Giulietta Spider, Hardtop, TÜV 4.78, g. Zust., Getr. l. def., VB 1950.–. 0 72 35/16 97. 69 407

Alfetta-Mot., 1,8 L, 15 000 km. Tel. 0 41 02/4 13 50. 69 408

Alfetta 1,8, rot, m. Radio, 1 Jahr, neuw. Zust., 36 000 km, VB 10 800.–. Tel. 0 73 33/68 43 o. 53 13. 69 409

Alfasud, Bj. 75, 43 000 km, Sonderausst., s. gt. Zust., 6900.–. T. 02 41/6 51 44. 69 410

2000 GTV, Bj. 73, TÜV 4.79, dkbl., Radio, einwfr. Zust., 7700.–. Tel. 0 89/65 08 66. 69 411

Montreal, 10.73, 70 000 km, Stereo-Cass., el. Fenster, Color, VB 11 500.– 06 21/19 92 88, Mo–Fr 9–17 Uhr. 69 412

Preis. E-Teile Expreßversand tägl. Kolb. + Buchsensatz ab DM 175.–, Auspuff kompl. DM 185.–. Fa. Spitzer, 5450 Neuwied, Tel. 02631/53018. 70 001 H

Montreal, EZ 4.76, 19 000 km, Extr., 23 000.– DM. Tel. 07 11/31 31 37. 69 413

Suche A. R. mit Kotflügelverbr., breite Felg., mögl. tief u. schneller, verk. A. R. Berl. 0 km Garan. Tel. 0 73 95/2 77. 69 414

Alfasud TI, Bj. 7.75, blau, 32 000 km, 8000.– DM. Tel. 0 29 45/53 45. 69 415

Alfa Giulia SS, rot, Bj. 64, TÜV neu, Liebh.-St., 112 PS, Motor überh., Alu-Karosse geg. Höchstgebot. Tel. 03 01/66 85 21. 69 417

Suche 7 × 14" ATS für Alfa GTV. Tel. 0 23 71/3 14 97, ab 18 Uhr. 69 418

Alfa 1600 Spider Cabriolet, EZ 69, Motor 30 000 km, Spitze 210 km/h, techn. u. opt. 1a, mit Extras zu verk. Tel. 02 51/7 65 92. 69 419

Ersatzteil-Expreßversand tägl. **Alfa Romeo Löbbert,** Aulgasse 69–73, 5200 Siegburg, Telefon 0 22 41/6 41 14. 70 000 H

Alfasud TI, leichter Transportschad., DM 10 800.–. Tel. 06 21/73 80 79. 68 719 H

2000 GTV, Bj. 3.75, 22 000 km, Motor, 150 PS, 75% Sperre, Koni, Ku.-Achse, tiefergel., br.-met. 08 51/23 88. 69 420

Alfa Montreal, Bj. 73, 50 000 km, rot, Mot. gen.-überh., Autom. Fensterheber, Stereo-Anl. T. 0 22 45/7 91/3. 69 422

ALFA ROMEO SONDERMODELLE AUS LAGERBESTAND

5 GTA-J 1300, neu, weiß, kpl., nur 10 500.– DM. **5 GTV Injektion,** nur 15 900.– DM. **10 König-ALFETTA,** neu, m. 2 Ltr-Motor, 131 PS (mit TÜV), inkl. Zubehör, nur 16 490.– + Fracht. **3 ALFETTA 1,8 L,** 2000–3000 km, kpl. ab 13 900.– DM.
Auto König, München, Eggenfelder Str. 100, Tel. 0 89/93 40 22.
... übrigens: wir sind günstiger als Sie denken! 69 423

Alfa Spider 2000, Bj. 74, 26 000 km, Drittwagen, 14 000.– DM. Tel. 0 71 56/2 33 61. 69 424

Alfetta 1.8, Bj. 8.74, rot, schwarze Kunstleders., scheckheftgepflegt, Radio-Cass., Stereo, 34 000 km, DM 7900.–. T. 0 23 81/2 45 59. 69 426

Liebhaberfahrzeug A-R Giulia SS Coupé, Bj. 1964, 112 PS, Spitze 195 km/h, Farbe: weiß, Bestzustand, i. A. zu verk., 7000.–. T. 07 31/2 11 92. 69 427 H

GTV 2000, EZ 6.76, Extras, wegen Auswanderung, zu verk. T. 0 22 41/7 62 52. 69 428

Alfetta GT, Mod. 77, 5000 km, Stereo, neuw., 15 900.–. Tel. 0 89/78 32 16 oder 0 88 51/52 73. 69 429

Verk. 1750 Spider, Bj. 69, div. Spider-Teile, 3000.–. 05 21/40 11 26. 69 430

Rarität! Alfa Sprint Zagato 1300, Bj. 62, rot, überholt, VB 9000.–. Tel. Schweiz, 0 34/22 71 17. 69 895

Neuteile u. AT-Motoren mit Garantie sehr preisgünstig, täglich Expreß von Firma F. Brunati, Grempstr. 21, 6000 Frankfurt/Main, Tel. 06 11/77 34 75. 70 002 H

Alfa sucht Telefon 0 40/5 50 50 38. 70 004 H

ALFA ROMEO AT-MOTORE, 1300, 1600, 1750 u. 2000, Prüfstand gel., mit Gar., zu verk. Tel. 0 60 73/95 07. 70 005 H

Alfetta GTV 2000, EZ 1/77, 8000 km Col., Pr. VB, Gebrauchtwagen Inzn. möglich. T. ab 18 h 07 91/32 90. 69 742

Alfa 1600 Velouce Spider, Bj. 66, TÜV 4/79, Masch. überh., Pr. 5400.– VB. Tel. 05 11/48 43 22. 69 743

2000 Berlina, 7/75, 39 000 km, alfarot, scheckgepfl., n. 7900.–. 05 11/77 20 09. 69 744

F. Sud: Schm. + Gorne Käfig + Tripm. + RS 12/17-13 + Lederlenkr. + Alu-Felgen. Tel. 0 21 02/6 08 40. 69 745

Montreal 76, goldmet., 10 000 km, Extr., VB 26 000.–. Tel. 0 21 95/14 22. 69 746

2000 GTV, 75, 131 PS, wie neu, 185/70 Orig. LM, VB 11 900.–. 0681/852331. 69 747

Alfetta 1,8, Bj. 74, 58 000 km, TÜV 6/78, sehr gepfl., dkl.-blau, Preis DM 7600.–. Tel. 0 68 93/22 44. 69 748

Amerikanische Wagen

AB LAGER DÜSSELDORF Pontiac-Stationwagen „GRAND SAFARI", neu, mittelblau, sämtliche Extras, inkl. Fracht, Zoll u. TÜV.
cae Düsseldorf 02 11/50 16 05
70 008 H

Barank. sämtl. Typ. 0711/297266. 70 007 H

Zum Beispiel
1977 CAMARO LT DM 21.350,- inklusive:
● V8-Mot 5,7 l ● Automatic ● Servol. ● Servobr. ● verst. Federung/Kühler ● Konsole ● elektr. Fenster ● Halogen-H4 ● verstellb. Lenkr./Fahrers. ● Zeituhr ● Heckscheibengebl. ● Intervallwisch. ● Rallyefelgen ● Sportarmat. ● S-gurte ● Sportspiegel ● Kopfst. ● Gürtelreifen.
Direktimport. Preis einschl. Zoll, Tüv, 11% MWSt. Alle amerikanischen Modelle lieferbar.
USAutomobile
MAAK + CO · Amsinckstr. 39 (ADAC-Haus) 2 Hamburg 1 · Tel. (040) 24 34 38 + 24 35 01

Oldsmobile Cutl. Sal. Coup. 7.75, 1. Hd., 83 000 M, Klima u. a. erd. Extr., T.-Zust., 13 000.– inkl. 0 40/5 38 26 00. 68 995

GELEGENHEIT
Firebird, 6000 km, TÜV neu, Bj. 76, günstig abzugeb. T. 06 21/3 55 29. 68 996

Billiger geht es nicht!
Chevrolet, Cadillac, Pontiac, Oldsmobile
Telefon 0 21 61 / 1 53 57
American Auto Import
Hindenburgstraße 168
4050 Mönchengladbach

Chevrolet Monte Carlo Coupé (Landau), Bj. 74, TÜV neu, schw., Autom., Klimaanl., Stereo-Cass., Col., el. Fensterh. u. vieles mehr zu verk., Pr. VB 15 000.– DM, Inzahln. möglich. T. 0 70 42/47 16, abends ab 19.00 Uhr. 69 251

Wir zahlen Bargeld für amerikanische Gebrauchtwg. ALLSTATE MOTORS, Wiesbaden, Tel. 0 61 21/76 12 80

Gebrauchtwagen Barankauf
aller Typen und Baujahre.
Autohaus Süd-West
7505 Ettlingen/Karlsruhe
Einsteinstraße 24
Tel. 0 72 43/1 62 68
70 006 H

77er US-Modelle
CAMARO – BLAZER – CAPRICE – PONTIAC – BUICK – CADILLAC – OLDSMOBILE – AMC-JEEP
OCEANWIDE MOTORS GMBH
Düsseldorf Tel.: 02 11/32 09 04
Telex 08 58 73 74
München Tel.: 0 89/34 42 91

Neuw. Mercury Ghia, 23 000 km, alle Extras, VB 22 500.–. Suche amerik. Combiwagen. Tel. 06 81/3 12 15. 68 722

Gesucht: Ford od. Mercury Station Wagon, neuwert. m. allen Extras u. Klimaanlage. Tel. 0 80 22/2 66 92. 68 724

Ford US-Import 77
Mustang T 5, Mercury Monarch, Cougar Brougham, Cougar XR-7, Ford LTD, Thunderbird, Lincoln Continental, Lincoln Mark V, z. T. ab Lager lieferbar
Autohaus am Handweiser
4 Düsseldorf-Heerdt, Burgunderstr. 17-19
Telefon 02 11 / 50 40 96

Firebird Trans Am., silber-met., Extras, 16 300.– + MwSt. 02 21/21 10 38. 68 997

US auto-bab
Camaro LT – 17 900,–
verzollt, versteuert, TÜV-abgenommen, mit Garantiekarte.
Weitere US-Angebote auf Anfrage.
1000 Berlin 20
Neuendorfer Straße 2–4
Tel. 0 30 / 3 33 37 24, FS 01 85 677

stop...!
billiger als in u.s.a.
alle 77 g.m. autos auf lager
preise sind ohne mwst und extras. fob ffm
camaro $ 5200
trans am $ 6550
caprice $ 6550
nova $5000
blaser $ 6950
rute motors

Plymouth Station Kombi-Zugwagen, Anh. bis 1800 kg, Bj. 72, 50 000 Miles, Topzust., 5,3 Ltr., 150 PS, Autom., 16 Ltr. Norm., Aircond., Satz Winterreif., TÜV 12.78, Garagenwag., werkstattgepflegt, 9500.–. Tel. 06 10 22 34 18. 69 252

cae COERPER AUTO EXKLUSIV
Ihr Partner für:
US-AUTOMOBIL-IMPORT
DE TOMASO und TVR
Neu- wie auch Gebraucht-Fahrzeuge
4 Düsseldorf-Heerdt, Am Handweiser
Burgunderstr. 30, Tel. 02 11/50 16 05

Oldsmobile Cutlass, 4türig, 5,7 L, V8, braun-met., Bj. 75, 39 000 km, neuber., DM 15 000.–. T. Ulm 0 90 77/2 95. 68 725

390er US Ford-Motor zu verkaufen. Telefon 0 65 61/41 15. 68 723

US AUTOMOBILE & ERSATZTEILE
Barretta & Co. 8 München 40, Knorrstr. 145
3 51 22 21, 3 51 24 25

Automobile Import-Export
CHEVROLET – PONTIAC – BUICK OLDSMOBILE – CADILLAC
Kurze Lieferzeiten für alle Fahrzeuge. Camaro, Firebird und andere Typen in verschiedenen Farben und Ausstattungen am Lager.
Preise und Prospekte
5070 Bergisch Gladbach 3
Dolmannstr. 60, Tel. 0 22 04/6 57 63

US Chrysler Cordoba 77, 20 000 km, Autom., Klimaanl., Stereoanl. Velourpl. 100% wie neu, VB 20 000.–. Tel: 0 63 82/16 44. 69 749

US-Cars – mit Garantie
Tiefstpreise
Mac Heinlein, 8 Mü. 19, Wotanstr. 91, Tel. 089/172174, Tx 5215284

Achtung! Mach I, EZ 1.74, rot, US Alu-Felg., check-gepfl. m. allen Extr., TÜV frei, VB DM 11 500.–. Telefon 05 41/2 56 79. 69 750

CHEVROLET
PONTIAC
BUICK
OLDSMOBILE
CADILLAC
AMC-JEEP
Angebote · Preise · Prospekte
DIREKTIMPORTEUR
FUCHS–AUTOMOBILE
Am Eschbachtal 36–38
6 Frankfurt 56, Tel. 06193/4501

Amerikanische Wagen

Packard Clipper 2 Coupé, 1956, guter Zustand. Tel. 00 32/91 23 30 12. 69 896

US-Automobile
äußerst günstig durch Eigen-Import. Alle Typen kurzfristig lieferbar (inkl. Motor-Caravans). Unverbindliche Angebote und Beratung durch:
amerika auto-import
5000 KÖLN 1, Lindenstraße 19
Telefon (02 21) 21 10 38

Aston Martin

ASTON MARTIN-LAGONDA
Alleinimport u. Service
MERZ UND PABST
7000 Stuttgart 1
Alexanderstr. 46, Tel. 0711/233111
Telex 07 21905
2000 Hamburg 20
Geschw.-Scholl-Str. 8,
Tel. 0 40/47 69 09

Audi NSU

Auto-Ersatzteile siehe Seite 217

Audi 100 LS, Bj. 8.75, 54 000 km, Radio, VB 9300.–. T. 0 22 42/50 01-02. 68 726

100 GL, 112 PS, 4türig, Bj. 3.75, opt. techn. einwandfr., 68 000 km, Langstr. m. Zub., blau-met., Rad.-Cass, Aut.-Gurte, Lammfelle, Ber. neu, TÜV neu, heizb. Hecksch., Verb.Gl., unfallfr., Topzust. nur 7800.–. T. 0 62 57/74 40. 69 254

Audi 100, 85 PS, 60 000 km, Radio, Halogen + Nebell., Bestzust., 1. Hd. Krippner, Bachstr. 2, 3501 Edermünde 2. 69 253

Ro 80, Mod. 76, 17 000 km, wie neu, DM 18 800.– VB. Tel. 0 24 04/2 28 66. 69 000

LM-Felgen Ronal 5 J/12 Uniroyal-bereift. Telefon 02 21/68 21 52. 68 999

Opt. Gr. 2 Audi 50 GL, 3.75, Ü-Bügel, 90 PS, t-gel., Koni-Fahrw. u. Spoil., Spez.-Ausp., Lederl., Instr., u. v. m., alles TÜV, VB 13 500.–. 07 61/2 87 69. 68 998

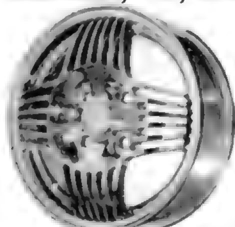
ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für NSU 1000–1200 + TT, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt NSU u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postf. 5130

2 NSU TTS 95, 100 PS, mit Racing u. Teilen. Tel. 0 81 41/1 24 19. 68 727

Tausche Escort 1,3 L XL, 59 000 km, 3500.– geg. Unfall Golf o. Audi. Stroebel Fr. jun., 7185 Hilgartshaus. 69 431

Opt. NSU 1000, Gr. 2/5, 3 Übersetzungen, neue Slick/Regenreifen, 12 Rennen, Spiess-Renngetr., -fahrgestell, -mot., VB 5500.–. Tel. 0 88 61/78 45. 69 432

NEU 5 x 13 – NEU 5 x 13
für alle Audi, VW, Alfasud



Leichtmetall-Räder mit TÜV und ABE für alle gängigen Fabrikate und erforderlichen Größen stets über 1000 Räder am Lager. Unterlagen anfordern bei
TEVOG
TEVOG, Techn.-Vertriebsorganisation GmbH
Frans-Hals-Str. 4, 8 München 71, T.: 089/797079

Audi GLS, 10.76, 17 000 km, silb.-met., Radio, Ledersitze, br. Reif., H.-Wischer, 9200.–, 0 29 41/33 28, ab 19 h. 69 433

Suche orig. Ro 80 LM-Felgen. Tel. abends 0 72 31/7 91 71. 69 434

Audi 80 GTE, 2.76, 16 000 km, Rallye-Pack., L-Felgen, U-Schutz, Nebel-L., Radio, Bestzust., VB DM 13 000.–. Telefon 0 70 23/66 26, 18–19 h. 69 435

Ro 80, 6.76, 17 000 km, gelb, neuw., VB 14 600.–. Lohse, Geibelstr. 26, 3 Hannover, Telefon 05 11/80 44 44. 69 436

NSU Spider TT, Motor 14 000 km, TÜV 79 u. **TTS,** Bj. 8.71, 55 000 km, TÜV 79. Tel. 0 23 04/56 28. 69 437

Austin

British Car Centre H
Austin-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen ges. Tel. 02 71/5 43 03.

1275 GT, EZ 11.73, Extr., TÜV neu, VB 3750.–, unfallfr. T. 0 71 91/6 19 44. 69 006

Aust. Healey Sprite MK 3, in Teilen, werkt. ab 18 h. Tel. 0 62 61/6 13 99. 69 005

AH 3000 MK III, Bj. 64, TÜV 4.79. Telefon 0 89/4 30 41 56, abends. 69 004

s. Eintr., 6×10 Mini. T. 02381/50969. 69 003

Austin Sprite (Froschauge), TÜV 2.78, m. Hardtop, Faltdach, Persening u. 4 Winterreifen, DM 5800.– VB. Tel. 0 21 01/2 14 57 oder 8 16 41. 69 002

Mini-Motore, gebr. zu verk. Telefon Viernheim 0 62 04/24 60, 7–10 Uhr. 69 001 H

Sonderangebot: MINI (Leyland) Spezial 1100, schwarz, Bj. 4.5.76, noch Garantie, 9000 km, um ca. 2500.– DM, Extras, NP inkl. über 10 000.– DM, günstig abzugeben, Preis VB. Tel. 0 94 42/4 19 u. 6 18 (H. Richter). 68 728

Mini Zyl.-Kopf, H4-Verg., neuw., Lederl., LM-Felg., 5×12. 0 89/7 91 55 72. 69 257

Austin Healey MK I, TÜV 79, Spitzenrestauration mit Hardtop, Softtop, Overdrive u. Speichenräder, kompl. restauriert in 1jähriger Arbeit, mit Orig.-Ersatzteilen. Neue Maschine, Mechanik u. Chromteile, neue Innenausstattung in schwarzem Leder, Verdeck u. Spritzplane neu, neue grüne Metallic-Lackierung, n. Stoßstange, Speichenräder u. Bereifung, Stereo-Rad.-Cass.Rec., 4 Lautspr., kpl. m. Handbüchern u. Literatur an solv. Liebhaber um 18 000.– abzugeben. Dipl. Ing. Clasen, Tel. 0 40/6 01 38 20. 69 256

Mini 1275 GT, gü. v. Priv. 07181/73081. 69 255

Austin-Healey 3000 MK I original, Bestzustand, zum Selbstpreis 8800.– DM. Tel. 0 24 05/24 76. 68 729

Minicooper 1001, 48 PS, Bj. 9.74, grün, 44 200 km, Preis 3500.– DM. Tel. 0 29 72/60 46. 68 730

Austin Healey 3000 MK I 2×2, rot, kompl. rest., alles original, gepfl. Mittelklasse, Pkw kann in Zahlung genommen werd., 14 500.–. 0 61 29-92 57. 68 731

Suche rep.-bedürftige Minis aller Baujahre. Tel. 0 97 20/2 49. 68 732

Austin Allegro 1500, Bj. 1.76, div. Extr. T. 05 41/3 77 78, ab 17 Uhr. 69 438

Seltenheit: Austin Healey 100/6, Bj. 59, TÜV 3.79, Mot. sehr gut, teilw. rest., bed., Festpr. 5500.–. Tel. 0 48 41/20 21. 69 439

AH 3000 MK III, Bj. 65, TÜV 78, rot/weiß, fahrb., leicht rep.-bed., Teile vorhand., umständeh. zu verk. VB DM 8000.–. Tel. 0 89/3 61 41 75 oder Chiffre A 10/69 440

Innoc. Mini Cooper 1300, rot, gepfl., Zweitw., 25 000 km, 9.74, Höchstgeb. 0 28 21/2 13 83 u. 2 42 12. 69 441

Austin Froschauge, TÜV 8.78, 3200.–. Vorwerk, Feldm. 18, 3531 Borgentreich. 69 442

AH 3000, 12.63, 2. Besitzer, 10 000.–. Tel. 0 70 31/22 35 00 zw. 9–18 h. 69 443

Teile-Versand täglich (30% Rabatt). KFZ-Teile-Import, Müllerkoppel 22, 2055 Aumühle, 0 41 04/27 93. 70 009 H

Austin- und MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. Solingen 4 53 07. 70 010 H

Billige Teile verkauft Telefon 0 21 05/44 96 von 11–19 Uhr. 70 011 H

Gelochte Bremsscheiben für Mini Cooper, Satz = 2 Stck., DM 240.–. Tel. 0 22 71/9 17 96. 69 752

Austin Princess 2200 HL, 15 000 km, DM 11 000.–. **Autohaus Schicht,** Kaiserstr. 74, 6750 Kaiserslautern, Tel. 06 31/5 82 33. 69 753 H

Autobianchi

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für A 112, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt AB u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Pf. 5130

Abarth 70 HP, 7.76, schwarz, km 4500, absol. neuw., 5×13 LM-Felgen mit TÜV-Eintrag, bildsch., VB 3000.– u. NP. T. 02841/29058. 69 260

Abarth, 70 PS, 10.75, grün, 33 000 km, LM-Felgen, Radio. Tel. 0 70 31/2 30 99 und 22 50 40. 69 259

HP 70, 9.76, 10 000 km, rot, 8000.– VB. Tel. 0 64 03/6 12 67. 69 258

SFG Autobianchi Deutschland lädt ein zum 1. A 112-Treffen 1977 am 30. 5. Nürburgring, Beginn 10 Uhr, kein offiz. Lehrgang. SFG Autob. Deutschland, Am Weidenbusch 70, 5090 Leverkusen 3, Tel. 0 21 72/5 76 73. 69 444

A 112 Abarth 58 HP, Bj. 75, TÜV 4.79, 59 000 km, unfallfr., 5500.– DM. Tel. 06 11/43 43 14. 69 445

Abarth 70 HP, Bj. 6.75, 26 000 km, m. Alufelgen, preisg. zu verk. Tel. tagsüber 07 31/70 03 06. 69 446

Autobianchi A 112 HP 70, Bj. 75, 33 000 km, m. Büg., H4, Bilst., Rallye, Sto., Al.-Felg., VB 5600.–. 05673/2881. 69 751

Bitter Diplomat

Ständiges Angebot an Neu- und Gebrauchtwagen
Bitter Diplomat CD



Besuchen Sie uns in unseren neuen Geschäftsräumen:
Bitter-Automobile, 582 Gevelsberg
Stefanstr. 1, Haus Klashammer
Telefon: (0 23 39) 70 93 und 70 94
Telex: 8 239 244 bitt d

Bitter-CD, Sept. 75, 29 000 km, sämtl. Extras, NP ca. 70 000.–, VB 60%, Angebote unter Telefon 0 23 31/1 33 95, 9–16 Uhr. 69 754

BMW

Auto-Ersatzteile siehe Seite 217

PKW BMW 600, Bj. 59, div. Zubehör, DM 1350.–. Tel. 0 53 04/801. 69 755

Su. 5 Gg.-Getr. f. BMW 2500 oder 2800, Bj. 71. Tel. 0 55 42/10 93. 69 756

BMW 630 CS Coupé, Bj. 76, 12 000 km, Goslar CR, 1. Hd., unfallfrei, NP DM 44 400.–, jetzt DM 37 740.– inkl. MwSt. Tel. 0 24 61/35 13. 69 757

BMW 3.0 Si, Bj. 2.75, mintgrün, Col., TÜV 79, 28 000 km, LM 4x7" BBS, Cass. Stereo, kompl. Alpina Fahrwerk u. Lenkrad, v. Zub., s. gepfl., v. Priv., 23 500.–. Tel. 08 31/2 31 76-2 71 50. H. Kuegel, Beethovenstr. 7, 8960 Kempten. 69 758

100 BMW 518
ab Modell 1977 gesucht bar. Auto Graner, Tel. 07 31/6 57 88. 70 016 H

BMW 502, 3,2 Ltr., Bj. 57, königsblau, s. gt. Zust., m. Orig. Rad., Schiebed., neu ber., m. Michelin ZX, neuer TÜV, Gesamtkm 89 000, m. Ers.-Teilen gegen Höchstgeb. Tel. 0 72 31/2 35 62. 69 759

BMW 2002 TURBO, chamoise, Alu-Felg., 6 x 13 9fach bereift, Ü'Bügel, Stereo-Cass., Zusatz-Fernscheinw., EZ 6/74, techn. u. opt. einwandfrei, nur Langstrecke. T. 0671/6641+32902. 69 761

Verk. f. BMW 1602, 1 Rennmot., 130 PS, neuw., 1 Mot. 2 Ltr., 0 Km, 1100.–, 1 kurze Lenkung neu, 160.–, 1 Nockenw. 324, 200.–, 2 Rennd. H. A. 90.–, 2 Slick 8,0-22-13, 100.–, 2 St. Allw. auf 7" ATS-Felgen 200. Tel. 0 97 41/23 24. 69 760

BMW 3.0 Si, Bj. 12.75, m. SD, Radio-Cass.-St., Sperre, silber-met., Wärmeschutzglas, zu vk. T. 0 65 92/28 72. 69 762

BMW 3.0 CSA, 110 000 km, unfallfr., grünmet., SD, Leder, sehr gepfl., geg. Höchstgeb. v. Priv. zu verk. Tel. 07 21/2 26 87. 69 763

BMW Isetta 250, Bj. 62, TÜV 79, Rad. + Teile, 1300.–. K. Huber, 8821 Ursheim. 69 764

Die richtige Größe!



3,7×20,2 cm wie 3er/5er/7er Reihe.
Massives Präzisionsteil aus Aluminium.
Gewölbte schwarze Orig.-Grundplatte.
DM 29,70 incl. MWst. per NN./**Postf. 8851**
B. Werner-Baberowski, 4400 Münster.

1502, 1/77, resedagrünmet., 5000 km, H4, Colorgl., Stabilis., 5" LM-Felgen, Sportlenkr., Felle, NP 16 200.– v. Priv., VB 14 200.–. Tel. 0 52 31/2 67 13 ab 17 h. 69 765

BMW 2002, Bj. 71, 60 000 km, Überrollbügel, GS-Kotflügelverbr., Recaros., 195/70 auf 6,5 Zoll BBS, ca. 115 PS. T. 0 74 26/3 54 o. 76 78. 69 766

BMW 700 LS, Zugel., TÜV 78, Reif., neu, 3000.–. H. Folkers, Keplerstr. 14/I, 2 Hamburg 50. 69 767

REIFEN für BMW
Versand per NN oder Sofortmontage in meinem Servicebetrieb

185/70 SR 13 UNIROYAL R 180	85.-*
185/70 HR 13 UNIR oder PIRELLI	99.-*
195/70 HR 14 DUNLOP D 1	125.-
VEITH SM 446	136.-*
195/70 VR 14 DUNLOP SUP SPORT	158.-

*schlauchlos — Preise inkl. 11% MwSt.
Reifen-Höffken
5951 Neu-Listernohl · Tel. 0 27 22 / 74 62

BMW 2 L-Mot., 150 PS, 18 000 km, kompl., 1200.–. 02 41/7 83 80, ab 18 h. 69 472

3.0 S, Bj. 72/73, 90 000 km, v. Extr., s. gepfl., 9950.–. 0 61 81/7 34 22. 69 473

320, 15 000 km, verk. T. 0 26 63/45 93. 69 474

Für 507/3/2/Bert. verk. Stuck-Spinne + 4 Weber-Dopp.-Verg. + Albert-Nockenw., 200 PS, Glocke + Getr. 507/3/Bert. Mot. 140 PS, kompl. Fahrgest. 502 + Brief. Tel. 02 03/74 68 25. 66 395

GOODYEAR
G 800 Grand Prix mit weißer Schrift

185/70 VR 13 TL	123,–
195 /70 HR 14	124,–
205/70 VR 14 TL	150,–
185/70 VR 15 TL	142,–

frachtfrei ab 4 Stück
Reifenberger, Kirn,
Tel. 0 67 52 / 29 58 und 23 00

BMW-Gebrauchtteilelager, täglich Expreßversand, Einbau und Rep. Tel. 0 52 32/8 85 75 + 0 52 36/7 49. 70 015 H

BMW V8, 100 PS, Mod. 62, orig. km 64 000, TÜV fällig, gegen Gebot zu verk. Tel. 0 84 58/5 76. 68 733

2002, 9.74, 48 000 km, alle Spoiler, eck. Verbr., Alu, Lederlenk., Stereo, usw., bildsch. mit Garantie, VB DM 10 500.–. T. 0 64 28/6 68. 68 734

V8, 2,2, Bj. 58, TÜV 7.78, umständehalber, Pr. VB. Tel. 0 70 71/6 36 82. 69 462

Verk. BMW 528, EZ 3.76, 36 000 km, SSD, Radio, braun-met. T. 06145/1005. 69 463

528, neuestes Modell, neuwertig, 10 000 km, weiß, SD, 24 000.–. Tel. 07 11/72 48 01. 69 466

4 Stahlfelgen 10 J × 13 m. Slicks, 1 Sperre, L. H. 475. 0 61 72/4 15 01. 69 464

BBS-Räder
mit ABE und TÜV-Gutachten
5 x 13 Alfasud, Passat, Audi 50, 80, Polo, Golf, Scirocco 149,–
6 x 13 Golf, Scirocco 168,–
6 x 13 BMW 316–320 i 198,–
7 x 14 BMW 518–633 CSi 229,–
ATS 5,5 x 15 mit 195/50 VR 15 P 7 kompl. für Golf, Scirocco 439,–
Frontspoiler mit TÜV-Gutachten
Kadett C, BMW 316–320 i 125,–
Heckspoiler mit TÜV-Gutachten
BMW 02, Ascona A 125,–
BMW 320 i–316, Scirocco 129,–
Kadett C Coupé, Manta B, Ascona B 175,–
Koni Sport gelb 4 Stck. 435,–
Audi 50, Polo, Golf, Scirocco
Feuerlöscher 6 kg 69,–
incl. MwSt., Versand per NN
autobedarf sandtler
Rallye- und Rennsportteile
Bochumer Str. 132, 4630 Bochum 6
Telefon: (0 23 27) 8 22 60

528, EZ 7.75, 47 000 km, granatrot-met., bei Alpina umgeb., Motor B6, 200 PS, 5 Gg., Sperre, Fahrw., Bilstein Bremsen innen bel., einstellb. Stabis, 2 Recaro, 5 LM-Felg., 7", 4 Stahlfelg., alles TÜV eingetr., SD, Lederpolst., Radio + 2 Lautsp., autom. Gurte vo. + hi., einmalig gepfl., NP 42 549.–. Verkaufspreis 24 000.–. T. 02 41/50 00 18. 69 465

Stahlgürtel - Reifen für BMW
Sonderangebot — solange Vorr. reicht

Dunlop SP 4/D1/Sport			Sonstige
165	HR 13 TT	—	89,- Pirelli CN 36
185/70	SR 13 TL	—	89,- Pirelli P 3
185/70	HR 13 TL	—	108,- Pirelli CN 36
175	SR 14 TL	79,-	99,- TL Pirel. P 3
175	HR 14 TL	119,-	109,- Uniroy. R 240
195/70	HR 14 TL	155,-	155,- Pirelli 446
195/70	VR 14 TT	179,-	179,- TL Pirel. 446

Garantie für 1a Ware. Versand per NN od. Montage in unserem Fachbetrieb. Preise inkl. MwSt.
AZS Reifen-Schneider, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18, Tel. (06 11) 41 90 42

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für BMW, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt BMW u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NOLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130**

Schöner BMW 2002, Gr. 2, m. allen erd. Extr., alles TÜV, 14 500.–. Tel. 06 11/57 18 05. 69 467 H

BMW 1502, 7 Mon. alt, gelb, unfallfrei, 8000 km, Fr. u. Heckspoiler, Abarth-Auspuff, Bilstein-Stoßd., Alu-Felg. m. Reifen 185/70×13, Halogen-D'Scheinw., Lederlenkr., Felle v. u. h., Stereo-Cass. Radio, alles eingetr., alles v. Fachwerkstatt eingeb. (NP über 17 000.–), um 13 800.– DM zu verk. T. 0 71 52/2 77 42. 69 468

Seltenes Liebhaberstück! BMW 2500, Bj. 7.73, erst 40 000 km, Farbe: golf (gelb), schw. Cordpol., Colorgl., Alpina-7 J-Alufelg., Bilstein-Fahrw., Lederlenkr., Stereo, absolut neuw. Garagenw. (Zweitwg.), 12 500.–. Tel. 0 23 27/3 50 11 (abends). 69 470

Schneller BMW 528, Bj. 4.75, TÜV 4.79, 39 000 km, granatrot-met., Colorgl., el. SSD, Stereo-Cas., 4 BBS-Felg., neue 205 Goodyear +4 Winterfelg. m. Uniroyal, NP 28 000.– f. 20 500.– zu verk. Tel. 0 21 01/46 44 36. 69 471

2002 tI, Bj. 71, 76 000 km, 5-Gang, div. Zub. u. Erst., VB 3900.–. Anfr. nur Sa. ab 9 Uhr. 0 94 42/12 44. 69 459

BMW 2002 Turbo, 9.74, 59 000 km, 235/60 Reif., Bilstein, Ü-Bügel, zu verk. Tel. 0 73 52/82 62. 69 460

BMW Touring TII, alle Extr., gepfl., VB 6800.–, nähere Angab. sendet J. Weking, Geschw. Scholl, 492 Lemgo. 69 461

BMW V8 Bertone, alles orig., 1a Zustand, zu verkauf. Tel. 04 71/2 16 85. 69 455

528, 10.75, 26 000 km, taiga-met., SSD, Servo, VB 18 800.–. Tel. Mo.–Fr. 0 62 21/2 28 01, sonst 0 62 83/16 60. 69 458

Der neutrale US-Schriftzug für Ihren BMW! In Chrom oder Mattschwarz. Lieferung per NN. **Autosport R. Kittel,** 8 München 40, Elisabethstr. 53, Tel. 0 89/18 08 98 **22,50**

1802 Mod. 72, TÜV neu, 5½ J., Spflg. Fr. u. Hecksp., a. TÜV, Rad.-Cass.-St., Kopfst., L-Fell, t. u. opt. 1a, VB DM 6900.– u. **BMW 2500,** LM-Felg., 195 HR 14, TÜV neu, Rad.-Cass.-St., Kpfst., 1a Zust., VB 6600.–. Tel. 0 82 82/23 62 Mi.–So., ab 19 h 53 68. 69 457

Barankauf von BMW-Fahrzeugen zu interessanten Preisen. Telefon 0 40/45 87 89. 70 012 H

BMW-Unfallwagen ab Bj. 1970, Tageshöchstpreise, Gebrauchtteile aller Typen. Jolsten, 5000 Köln 1, Moselstr. 1, Tel. 02 21/21 30 82. 70 013 H

Su. BMW 1602–2002 tII u. **525,** reelle Abwicklung. Fa. Krämer, 0711/822007. 70 014 H

Pkw-Ankauf Bj. 73–77
Alle Typen - Tel. 0 71 52 / 2 65 30
70 093 H

BMW 633 CSI, fabrikneu, anthr.-met. beige Lederpolst., BBS-Felgen, Klimaanl., Vollstereo, el. Fensterheb., el. SD usw., NP ca. DM 55 000.–, VB DM 43 000.–. T. 0 77 31/6 44 41/6 11 70. 68 735

Rarität! BMW 2002, schw. Sonders., Bj. 75, LM-F. 185/70, v. Zubeh., km 46 000, Topauto, NP 18 000.–, 13 200.– VB, n. Coupé Inz. T. 0 22 62/9 31 61. 69 261

Isetta u. Teile verk. T. 0 94 31/38 04. 69 262

BMW-UNFALLFAHRZEUGE
kauft zu Tageshöchstpreisen
Auto-Kautz, Telefon 02 21/36 20 63

BMW 316-Sitze m. Kopfstütze, p. 1602 schwarz f. 250.– zu verkaufen. Tel. Hagen 0 23 31/2 22 17. 69 263

Arztwag., 2.8 CS, Md. 70, rot, 3.0 Ausst., AT-Mot., 20 000 km, 2. Hd., gepfl., 7500.–. Tel. 06 11/36 28 54. 69 264

Turbo 2002 E.-Teile z. vk. Chiffre A 10/69 265

Suche Fächerkr. f. 2 L. 0 89/71 50 70. 69 266

Kaufe CSL ab 73. Tel. 0 26 31/2 36 05. 69 267

BMW 525, Bj. 9.75, 48 000 km, Zubeh. SD, Met.-Lack, get. Scheiben, Stereo-Cass.-Rad., neu bereift, scheckheftgepfl., VB 19 000.–. 0 85 41/2 67. 69 268

BMW 503 Coupé, 98 000 km orig., DM 12 500.–. Tel. 0 89/79 63 46, ab 20 Uhr. 69 269

BMW 700 Sport, Bj. 62, neu restaur., zu verk., Pr. DM 3900.–. 07022/8575. 69 270

Verk. BMW 2002 tii, Bj. 8.72, 70 000 km, SSD, LM-Felgen, Front- u. Heckspoiler, Radio, 185/70 uni, opt. Bestzust., 9000.–. T. 0 51 54/4 49. 68 736

3.0 Si, 4.76, Bestzust., 21 000 km, SSD, polaris, Alu-Felg., Stereo, Color, u.frei, 11 000.– u. NP. Köln 80 08 20. 68 737

BMW 2,8 L/A, rot-met., Schiebedach, Alu-Felgen, 100 km. Baier Automobile. Tel. 07 11/81 30 11. 69 451 H

BMW 320, EZ 2.77, 4000 km, golf, unfallfrei, SSD, Radio-Cass.-Stereo, get. Scheiben, 185 Bereifung, sofort abzugeben. T. 02 02/31 62 62. 68 739

BMW 2000 Touring, Bj. 71/72, ATM, 55 000 km, ATG m. Garantie, Radio usw., TÜV 78, VB DM 5500.–. Tel. 0 54 23/87 35. 68 740

Einer der Letzten: BMW 2002 Turbo, „Drittwagen", weiß, turbo-Schrift, get. Scheiben, LM-Felg., Blaupunkt Bamberg, neu bereift, Bj. 75, 39 000 km, DM 16 000.–. Tel. 0 63 31/7 55 04 od. 22 00. 69 007

Verk. BMW 700 Cabrio, TÜV 12.77 + Ersatzteilwagen. T. 0 94 31/38 04. 69 008

4 Stück = DM 89,-
BMW - REPLICA - AUFSÄTZE
Von Original LM-Felgen nicht zu unterscheiden,
für Typen 13 J + 14 J (Größe angeben)
Versand per NN + Fracht durch:
WHN-DESIGN
Heinr.-Lenz-Weg 2d
2400 LÜBECK 1

BMW 2002, Bj. 4.76, 22 000 km, Rad. m. Rec., Anh.-K., DM 17 900.–. Tel. 0 93 42/43 51. 69 009

BMW Touring 2000 TI, orange, 72, bester Zust., Extr., VB 5300.– DM. Angebote unter Chiffre A 10/69 010

525, 8.74, 65 000 km, golf, Blaup.-Bamberg, 13 500.– VB. T. 0231/816978. 69 011

Barank. sämtl. Typ. 0711/297266. 70 022 H

6 J×13 BBS-Felgen für BMW/Opel zu verk. Tel. 0 72 31/7 10 37. 69 012

BMW 1802, Bj. 6.74, TÜV 78, 8500.– VB zu verk. Tel. 0 42 21/7 04 25. 69 013

1602, opt. wie Turbo, alles TÜV, mit 85 o. 160 PS, ab 4950.– DM. Tel. 0 30/7 12 21 02. 69 014

BBS
mit ABE- oder TÜV-Gutachten
5x13 Audi 50/80, Polo, Golf, Passat, Scirocco, Alfasud DM 145,—
BMW 02 silber DM 200,— silber-gold DM 210,—
6 x 13 Golf, Scirocco, Kadett C, Manta A+B, Ascona A+B DM 175,—
6 x 13 BMW 316—320 i silber DM 215,— silber-gold DM 230,—
6 x 14 DB 200/8—300 SEL/9, Baureihe 114—123 D DM 235,—
7 x 14 BMW 2500—3.3 L, 518—528 A, Commodore A + B DM 238,—
Reifen-Wassmann, Wexstr. 20, 1000 Berlin 31 Nur 1a Ware
Tel. 0 30/8 53 16 20
Versand per NN inkl. 11% MwSt.

BMW 2002 tII Alpina, Bj. 7.74, 43 000 km, 170 PS, d.-blau, Col.gl., 5-Gg., Superfahrw., 75% Sperre, Kotfl.-V., LM 6, 5 × 13 195 HR 13, Schalens., Rad.-Cass., Ü-Büg., F.+H-Spoil., a. TÜV u. orig. Alpina, Pr. VB 02 31/33 76 00. 69 015

BMW 2002 turbo Mod. 75, **BMW 2002** tii, Bj. 72, umgebaut auf turbo, mit viel Zubeh., 7500.–. Griebel, 8591 Falkenberg, Tel. 0 96 37/2 71. 69 016

BMW 518, EZ 20.7.76, 20 000 km, weiß Color, Rad., Extr., neuw., Anfang Juni abzugeben. Tel. 06 11/50 44 15. 69 017

Su. BMW-Unfallwag. u. Totalschäden gegen Höchstpr. Tel. 0 52 32/8 85 75. 70 020 H

Die beste Adresse
Wir bieten größtes Angebot an TÜV-geprüften Alu- und Stahlrädern — für sämtl. Fahrzeuge

Mahle-BBS
7 x 14,
Silber od. Gold
518–3.3 L
630–633 CSI
6 x 13 BMW320

Wolfrace
6 x 13
316–320
neu!

ATS
518–3.3 L
7 x 14
neues Styling
poliert oder silber

ALPINA
7 x 14,
alle 518–3.3 L
silber
5,5 x 13 + 6,5 x 13 für BMW 3-Serie lieferbar

ALPINA Leder-lenkrad
38 Ø
alle BMW, mit ABE

Doppelscheinwerfer-Anlagen
1600–2002
jetzt auch f. BMW 316–318 lieferbar
Händler bitte schriftlich Katalog '77 anfordern.
Privatleute, bitte besuchen Sie uns oder rufen Sie an.
Autosport R. Kittel
8000 München 40
Elisabethstr. 53, Tel. 0 89 / 18 08 98

Su. BMW V8 u. 327. T. 02 21/24 55 75. 69 027

Tourenwagen-Umbau, BMW 195/70 – 235/60, VW Käfer 185/70 – 205/70. TÜV-Eintrag. T. 0 63 44/21 18. 70 019 H

Liebhaberfz., BMW 2002 Targa, Baur-Lederausst., fjordmet., LM-Felgen, Hohlr.-Vers., supergepfl. 02563/3147. 69 021

525, 1.77, 3700 km, antr., 7 Zoll, etc. Tel. 0 71 32/74 60. 69 022

Liebhaberfahrz., BMW-Glas 1600 GT, TÜV 10.78, viele eingetr. Extras, neu bereift, DM 7500.–. T. 0 21 72/6 15 62. 69 023

BMW 1600 GT, 11.68, optim. Zust., 2,0 L, 140 PS, 2 Scheel 501, Stereo, Hohlr.- u. Unterb.-Schutz, 7500.– VB. Tel. ab 18 Uhr 0 40/7 24 46 56. 68 741

BMW 520, EZ 3.75, 30 000 km, gran.-rot-met., Col., Rad., N-Scheinw., techn. + opt. 1a, 14 000.–. T. 0 23 72/40 61. 69 018

BMW sucht 0 40/5 50 50 38. 70 017 H

Isetta Liebhaberstück, Bj. 62, 2 J. TÜV abgen., opt. einwandfr., VB DM 2000.–. Tel. 0 22 63/34 94. 69 019

BMW 2002 ti Alpina, 160 PS, 5-Gg., 2 J. TÜV, Mot. 15 000 km, v. Extr., schw.-gold, VB 9900.–. T. 04339/340. 69 020

ATS-Leichtmetall-Räder für BMW, TÜV-frei
5,5-13 für BMW 1502–2002/316–320 **148,-**
7-14 für BMW 520–528/2500–3,0L **188,-**
Mehrpr. für Ausführg. schwarz poliert DM 27,– komplett mit Zubehör inkl. MwSt. – frachtfrei ab 4 Räder – per Nachnahme.
DR. TREPTAU GMBH
68 Mannheim 1, Am Rosengarten, 06 21/44 10 77

Reifen der 0.60er und 0.70er Serie

	Uniroyal	Kleber GTS	Pirelli CN 36 SM	Dunlop D 1
175/70-13	83.-TL	83.-	85.-TL	–
185/70-13	85.-TL	95.-	88.-HR/103.-VR	–
185/70-13	97.-HR	103.-TL	95.-HR TL	–
195/70-13	–	101.-	127.-HR TL	–
185/70-14	96.-SR	100.-	115.-HR TL	–
195/70-14	130.-HR	108.-	138.-HR/160.-VR	126.-HR/156.-VR
205/70-14	162.-TL	139.-TL	155.-TL/163.-VR	134.-HR/161.-VR
175/70-15	105.-TL	–	119.-TL	–
185/70-15	–	101.-	155.-VR	155.-VR
235/60-13	–	–	194.-VR TL	–
215/60-15	–	–	225.-VR	187.-VR

ATS- u. BBS-Felgen zu unschlagbaren Preisen
Preise inkl. MwSt. Versand per Nachnahme.
REIFENBERGER, 657 Kirn, Tel. 0 67 52/29 58 und 23 00

BMW

ALPINA
in Hamburg
Verkauf · Kundendienst · Ersatzteile
BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG
Niederlassung Hamburg
Offakamp 10 – 12 · 2 Hamburg 54
Telefon: (0 40) 5 61 12 22

BMW 1600 GT (Glas-Coupé-Karosse) 105 PS, Bj. 68, TÜV 1.79, 1a Zust., Pr. VB. Tel. 04 21/54 21 70, ab 18 h. 69 452

BBS mit ABE oder TÜV-Gutachten. BMW 316–320 i 6 x 13 198,– BMW 518–3.3 L 7 x 14 238,–. 5 x 13 Audi 50, 80, Polo, Golf, Scirocco, Passat 155,–. 6 x 13 Golf, Scirocco 175,–
Neu BBS 6 x 14 Mercedes 235,–
Wir bieten das größte zugelassene Angebot ATS, RONAL, Stilauto, Wolfrace, Baggioli, RIAL

KAMEI-Bugspoiler mit ABE* oder TÜV-Gutachten. VW Käfer*, Passat*, Golf*, Audi 50*, 80*, Polo*, Ascona A*+B*, Escort II*, Renault R 5, Manta B DM 79,-; Scirocco*, BMW 1502-2002* tii, Capri II* DM 89,-; Neu! Audi 80 ab 76 DM 89,-; BMW 3er-Serie DM 119,-;
Gummi-Heckspoiler (TÜV-Gut.) BMW 02 DM 130,-; Scirocco DM 135,-; BMW 316-320 i (TÜV-Gut.), Ascona A 125,-

RAID-Lederlenkrad kompl. einbaufertig mit Nabe u. Prallsch. f. alle gängigen Fahrzeuge 137,–
BRITAX-Hosenträgergurt 58,50
SCHROTH-Hosenträgergurt 69,–

BOSI-Sportauspuff mit ABE
Komplette Anlage für:

Alfasud/TI	259,-	Kadett C	275,-
Alfetta	355,-	Manta/Asc. A+B	275,-
BMW 15-2002 tii	355,-	Golf/Scirocco	189,-
BMW 316-320 i	385,-	Golf/Scirocco ab 3/75	215,-
Mini 850-1001	248,-	Scirocco 4 Rohr	349,-
Fiat 128-4 Rohr	360,-	Polo/Audi 50	198,-

KATALOG 77 sofort kostenlos anfordern, bevor Sie woanders kaufen!
Vers. per NN
Alle Preise inkl. MwSt.
DEWE Kfz-Teile GmbH
46 Dortmund 16, Evinger Str. 232, Tel. 02 31/85 13 02

Suche dringend! Lederausstattung, kpl. mit Türverkleidung für BMW 3.0 SC in: schwarz, rot od. weiß. Tel. 05 51/3 10 77, Herr Luetzel. 68 747

BMW V8 2,6 l, Bj. 61, SSD, nur 72 000 km, verk. T. 0 48 21/6 15 50. 68 748

Sonderangebot

	Uniroyal		Michelin	
165 SR 13	R 180	72,26	ZX	79,36
165 HR 13	R 240	85,08	XAS	93,62
165 HR 14	R 240	90,68	XAS	99,84
175 SR 14	R 180	91,68	ZX	100,84
175 HR 14	R 240	108,11	XAS	118,88
185 HR 14	R 240	120,10	XVS	151,90
155 SR 15 tl	R 180	79,58	ZX	87,52
165/70 SR 13 tl	R 180	75,—	ZX	84,13
175/70 SR 13 tl	R 180	85,—	ZX	95,23
185/70 SR 13	R 180	85,—	ZX	86,85
185/70 HR 13	R 240	97,—	XAS	121,04
185/70 HR 14 tl	R 240	135,70	XVS	144,24
195/70 HR 14	R 240	135,—	XVS	163,22

Preise inkl. MwSt., Versand per NN. Bieberer Str. 25, 6050 Offenbach, Tel. 06 11/81 38 38
BF-Reifenhandel

ALBERT
Hochleistungs-Nockenwellen für BMW 1600/2000/2002 310 Grad, Serien-Lagerpassung, die billigsten PS (158 PS/DIN im 2002 ti od. tii)
Telefon 00 43 - 53 32 - 24 83
Direktversand nach Deutschland

BMW 3.0 CS, Bj. 10.73, grün-met., Bestzust., gen.überh. f. 4500.– DM Belege vorhanden, VB DM 14 000.– + MwSt. Tel. 0 61 31/68 48 40. 69 029

BMW 1800 TI SA, Zust. gleichgültig, jedoch aufbaufähig, ges. Schriftl. Angebote mit Foto u. vern. Preis: H. H. Christmann, Opelstr. 70, 6750 Kaiserslautern. 69 449

BMW-Unfallwagen Barankauf. Telefon 0 26 71/77 82. 70 021 H

BMW 1600 GT, 2 J. TÜV, 15 000 km, u. Ers.-T., f. 3100.– VB zu verk. Tel. 0 60 22/23 38, nach 16 Uhr. 69 450

BMW 2800 CS, Bj. 70, silber-met., Leders., Alu-Felg., Servol., n. Reifen, el. Fensterh., Anh.-K., f. 4000.– DM überh., VB 9000.– DM, su. 02 mit 8" ab 72, auch Tausch bei Wertausgl. Günther Sach, Steinkamp, 2421 Bujendorf/Ostholstein. 69 026

518 Mod. 77, dring. ges. 089/196585. 68 745

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung.
Tel.-Sa.-Nr. 02 34/5 26 66, n. 19 h 6 58 48

BMW 2,8 CS Autom., bl.-met., 95 000 km, SD, Stereo, Alufelg., neu ber., 10/78, 8900.– DM. Tel. 07 31/6 49 53. 69 453

Rarität! BMW 3002 CS Bertone Coupé, V8, mit 2. Motor, VB 5800.–. Tel. 02 11/78 68 70. 69 454

BMW 2500, Bj. 10.74, techn. u. opt. 1a, alle Inspek., Pr. VB. 06102/53468. 69 456

BMW 2002 ti, Bj. 74, neuer Motor, 150 PS, 12 000 km, 5-Gg.-Getr., Diff. + Kuppl. neu, Spoiler v. u. h., Stabis, Bilstein, tiefergel., Halog. Zusatz., LM-Felg., 2 Recaro, Lederlenkr., Blaup.-Bamberg, techn.+opt. o.k., VB DM 15 000.–. T. 0 56 41/42 83. 68 746

630 CS Coupé, metallic, ca. 3000 km wie neu, v. Privat zu verkaufen. Tel. 0 71 95/56 65. 68 742

BMW 2002 turbo, 2.75, 38 000 km, VB 13 600.–. Tel. 02 21/39 21 49. 68 743

BMW 320 pol.-met., 2.76, 11 000 km, Col.-Vergl., Rad., Stereo-Cass., 4 Winterr. m. F., VB 15 500.–. Schonhardt, Hauptstr. 35, 7741 Gütenbach. 68 744

BMW-Turbo-Motor, 2,0 l, 170 PS, 16 000 km, kpl. einbaufertig, 2800.– DM. Tel. 0 51 41/2 82 95. 69 028

Bonito

Bonito, Bj. 74, 1. Hd., Porsche-AT-Mot., P-Bremsanl., P-Armaturen, Lederlenkr., Recaro, H4, heizb. Hecksch., S.-Gurte, Sp.-Felg., Barpr. 8600.–. T. 021 82/41 97. 69 769

Bonito 76, 4000 km, VB 11 500.–. Tel. 09 11/52 23 00. 69 475

Bonito Ft., Bj. 76, 11 000 km, Radio, Abarth, sofort abzugeben, 13 500.– VB, Eintauschmöglichkeit. T. 0 22 21/36 34 20. 69 025 H

Bonito, Bj. 76, rot, TÜV 6.78, 1600 ccm, v. Extr., erst 14 000 km, wegen Porsche zu verk. T. 0 60 53/3 61, ab 17 Uhr. 69 024

Borgward

Borgward Isabella, 60, mit Ersatzmotor u. and. E-Teilen, zugelassen. Tel. 0 81 42/1 33 57. 69 768

Borgward Isabella TS Coupé, Bj. 58, SD, Bestzust., TÜV 8.78, VB 5500.–. Tel. 02 02/30 93 21. 69 271

Borgward Coupé, auch Cabrio, gegen bar gesucht. Tel. 0 52 02/33 36. 68 749 H

Borgw. Isabella Coupé u. Limous. u. Ersatzt. gg. Geb. z. v. T. 07427/2309. 69 030

Isabella Lim. mit viel ET, ohne TÜV, Bj. 61, Preis VB. P. Kurze, Mathildenstr. 5, 28 Bremen 1. 68 751

Borgward Coupé, TÜV 78, gut erh., zu verk. Chiffre A 10/69 476

Borgward Isabella Coupé, weiß, 58, TÜV 6.77, AT-Mot. T. 0 44 51/32 45. 69 477

Borgward Isabella Coupé, 120 000 km, Karosserie wie neu, geg. Gebot zu verk. Angeb. unter Chiffre A 10/69 478

Buggy

Buggy Maplex I, perlweiß, EZ 4.75, TÜV 4.79, Schalens., Alufelg., 5½ J × 15 u. 8 J × 15, Sportlenkrad, Drehzahlm., Radio, Heiz., B-Gurte, Feuerl., 8000.– oder Höchstgebot. Mo.–Fr. 8–16.45 Uhr 02 41/3 34 43 Schlarb. 69 272

Einmalig in BRD: Ruska Buggy, Bj. 8.4.76, 14 000 km, Kaross., Verdeck u. S.-Sitze in Weiß, 1,9 L-Ölk., Scheibr.-bre., Sportlenk., Reif. 62 185/82 H 60, 15 Porsche, H4-Scheinw., div. Extras, Festpr. 22 000.–. Tel. 0 89/6 91 26 93, 19–20 Uhr. 69 480

Buggy Apal L, alles drin und dran, erstkl. Zust., Eigenbau in Aut. VW Werkstatt, VB 6500.–. Wilshaus, Postfach 2772, 6580 Idar-Oberstein. 66 398

Deserter GT, 80 PS, Bj. 7.73. Tel. 0 22 21/44 35 57. 69 273

Verk. VW Buggy Karmann GF, 34 PS, Bj. 76, f. 5800.–. Tel. 0 94 06/5 16. 68 752

Achtung! Fertig vormontierte Bausätze ab 2600,—. Bausätze + Fertigfahrzeuge auf Lager. **Günter Siegel,** BUGGY-CENTER, 5275 Bergneustadt, Fichtenstr. 22, 02261/41383. Ausführliche Prospekte 2,—

Jet Buggy Targa, Bj. 76, f. 6600.– zu verk. T. 0 83 23/18 58, ab 6 Uhr. 68 756

Apal Buggy Corsa, Bj. 76, Cabrio, viel Zubehör, VB DM 10 000.–. Tel. 0 79 75/2 75. 68 757

Neu! Apal und Ruska Buggies
Neue Fertigfahrzeuge mit Schalensitzen u. Sportlenkrad ab 6 300,– DM
incl. MwSt.
Jeep u. Buggy Center Burghaun
Berliner Str. 17, 6419 Burghaun 1
Tel.: 0 66 52/35 07

Blauer Apal L, TÜV neu, Radio, div. Extr., VB 7200.–. Tel. 0 74 31/5 37 36. 69 479

BUGGY-L · BUGGY-C · JET · CORSA
FERTIGFAHRZEUGE – BAUSATZE – ZUBEHOR
APAL D-7071 Leinzell Tel. 0 71 75/52 63
BUGGY-SHOP
JÜRGEN F. WIRTH INGENIEURBÜRO
Ausf. Farbprospekt + TÜV-Berichte DM 4,- (Scheck od. bar)
AB LAGER LIEFERBAR

Neu Buggy Studio Kiel, An- u. Verkauf von Neu- und Gebraucht-Buggy. Verkauf von Bausätzen u. Zubehör. Thürmann u. Rahn GmbH, Preetzer Chaussee 236, 23 Kiel 14, Tel. 04 31/78 11 02. 68 753 H

BUGGY-CENTER
BIEBER KG
5600 Wuppertal 2
Veilchenstraße 27
Telefon 02 02/55 02 80,/59 03 73
Buggy-Center Freiburg
Schwarzwaldstraße am Jahnstadion, Telefon 07 61/6 25 12

Apal Jet Targa, Mod. 76, 7000.– VB, div. Extr. Tel. 0 72 53/2 19 70. 68 755

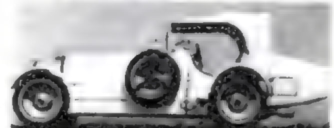
Autobahn Stuttgart – Ulm · Ausf. Aichelberg
APAL Fertigfahrzeuge · Bausätze
BUGGY-BAU
07164/3469
R. WIRTH · 7325 BOLL · Badstr. 58
Samstags geöffnet · Ausf. Unterl., TÜV Bericht DM 4,-

Suche Buggy, auch leicht def., zw. 3000.– u. 4000.– DM. T. 0 23 53/22 99. 69 481

APAL·BUGGY
Führender Importeur der BRD
ANTON WAGNER · AUTOMOBILE
605 Offenbach · Wilh.-Leuschnerstr. 38
Tel.: 0611/854824
4 Modelle, Fertigfahrzeuge TÜV abgen. Bausätze und Zubehör
Prosp. 2,– in Briefmarken

Bugatti

Auf VW-Chassis



Bugatti-Bausatz ab DM 3383,-
fahrfertig ab DM 13900,-
+ MWST
EL-KG, Frankfurt,
»BUGATTI-Bau, 6360 Friedberg 4«
E. Walter, Jagdhaus.
Neueste Farbprosp. nur geg. Schutzgeb. DM 6,– in bar, Scheck o. Briefm.

Bugatti Nachbau, k. Zul., weiß, TÜV 79, Faltverdeck, Preis VB. Tel. 0 40/7 63 64 11, nach 15 Uhr. 69 032

Bugatti Replica mit allen Extr., VB DM 23 000.–, Chiffre A 10/69 031

KATALOG 77
Fordern Sie unseren Teile- und Zubehör-Katalog an.
Bitte 4,– DM in Briefmarken als Schutzgebühr beifügen; bei Kauf zurück.
AUTO WEDEL
BMW-Vertragshändler und Alpina-Vertretung
Herner Str. 221/223, Postfach 101 070, 4630 Bochum 1, Ruf 02 34/5 36 64

Cadillac

Cadillac Cabriolet, 1956, sehr guter Zustand. Tel. 00 32 91 23 30 12. 69 897

AB LAGER DÜSSELDORF Seville, sämtl. Zubehör, inkl. Glasschiebedach, Farben: dkl.braun/beige-Leder und weiß/weiß-Leder.
cae **Düsseldorf** 02 11/50 16 05
70 023 H

Cadillac Eldorado Coupé, 75, techn. u. opt. einwandfrei, grün-met., 23 000 km, DM 29 600.– + MwSt. 02238/7593. 69 770

Chevrolet

AB LAGER DÜSSELDORF Camaro LT, sämtl. Zub. inkl. Klima, mittelgrün/weiß u. mittelbraun/beige.
cae **Düsseldorf** 02 11/50 16 05
70 024 H

Corvette 77, fabrikneu, geg. Höchstgebot. T. 06 11/72 08 66 + 74 85 03. 69 919

Corvette Stingray Cabrio 7,4 l, Bj. 71, gelb, Hardtop. Tel. 0 71 51/2 10 21 ab 17 Uhr. 70 096

GM-Teile f. alle Corvett's Motor- u. Getriebeüberholung. Auto Homberg GmbH, T. 0 61 02/13 45. 70 025 H

Stingray-, GM- und FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 70 026 H

Corvette Coupé, Bj. 66, sehr guter Orig.-Zust., Festpreis 18 000.–. Tel. 0 61 51/6 17 64. 69 772

Camaro 350 LT, 1. Hd., EZ 7.75, km 47 000, 145 PS, Autom., TÜV 4.79, Stereotonb., Radio, Klimaanl., Colorvergl., Front- u. Heckspoiler, sämtl. Extr., VB 12 800.–. Tel. 0 73 09/25 55 o. 0 73 09/25 29. 69 487

Camaro LT, Bj. 74, n. Reifen, TÜV 78, 1a gepfl., f. 12 000.–. 05 61/5 97 61. 69 488

SOFORT AB LAGER Corvette Stingray Targa, fabrikneu, sämtl. Zubeh., inkl. Fracht, Zoll u. TÜV, zulassungsbereit, Farben: beige/braun, rot/schwarz, weiß/rot.
cae **Düsseldorf** 02 11/50 16 05
70 105 H

Corvette Targa, 73, Unfallwagen, zu verk., T. 0 62 52/7 33 07 o. 20 21. 69 489

Lincoln MK IV, Bj. 74, VB 23 500.– o. Tausch geg. Corvette. 06143/3144. 69 490

Corv. Targa, 7,4 L verk. 09 21/6 45 73. 69 491

Stingray 1976, 13 000 Mi, Extras, unfallfrei, neuwertig. J. Harris, Hermannstr. 3, 6520 Worms. 69 036

H.-Achse m. Sperre für Stingray, DM 700.–. Tel. 06 81/6 31 31. 69 035

Chevrolet Monza Spyder, Bj. 76, Zweitwagen, 6000 M, V8, Verbr. 13 L, viele Extr., VB 17 900.–. 08036/424. 68 759

Chevrolet Blazer, fabrikneu, alles Zubehör inkl. Kühlschrank, weiß, DM 26 000.–. Tel. 0 80 24/65 32. 68 760

1976er Chevrolet Caprice Classic, 4tür., Sportlimousine, weinrot-met., mit allen Extr., 12 000 km, TÜV 10.78, 22 500.– VB, NP in Deutschland 33 000.–. T. 0 60 42/31 54, ab 17 Uhr. 69 278

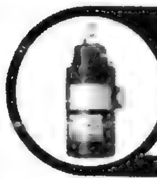
Chevrolet Corvette, Bj. 1960, teilrestauriert, fahrbereit, 5000.–. Hans P. Klein, Rumannstr. 32, 3000 Hannover, Tel. 05 11/32 15 36. 69 277

Chevrolet Camaro, 74, techn. u. opt. einwandfrei, dkl.-grün-met., 68 000 km, DM 11 900.–+MwSt. 0 22 38/75 93. 68 761

Suche Corvette Stingray Cabrio, ab Bj. 65 mit TÜV geg. Barzahlung. Tel. 09 11/64 03 33. 67 360

Chevrolet Corvette Cabriolet, im Rennlook, Bj. 7.71, TÜV 12.78, mit Hardtop u. v. a. Extras. VB 18 000.–, Tel. 0 72 52/34 34, v. 19–20 U. 68 762

Chev. Blazer, Mod. 77, Klima, V8, preisgünstig. Tel. 02 11/41 01 09. 68 763



Kontaktlose Super-Elektronik-Zündungen und Thyristor-Zündungen

Für alle PKW - wartungsfrei, da kein mechanischer Verschleiß - nicht wärmeempfindlich. Exakte Einhaltung des Zündzeitpunktes. Einfachste Montage - kein Umbau erforderlich. Hohe Zündleistung (über 30.000 Volt). Sicherer Winterstart. Motor wird spritziger. Alle Geräte auch für Kontaktsteuerung lieferbar Prospekte anfordern

Autoelektronik H. DANNER & CO., Platanenallee 11, 2000 Hamburg 54

Citroen

Orig. Citroen-Bücher u. Rep.-Anl.! Katalog DM 2.– (Briefm.). Schrader, Balanstr. 6, 8000 Münch. 80. 70 069 H

Neuwagen-Import: CX 2000, ab DM 13 950.–, **Prestige** ab DM 24 000.–, weitere Modelle auf Anfrage. **Auto-Krämer,** 6689 Merschweiler/Saar, Tel. 0 68 25/52 93.
70 027 H

SM, Mod. 72, TÜV 4.79, AT-Getr., ol.-met., n. Reif., VB 8900.–. 040/6019235. 69 773

SM, völlig überh., neuer Mot., nur 2 J. gel., geg. Höchstgeb. Tel. nach 20 Uhr 00 31/54 30/49 00. 68 764

DS 23 Pallas 1973, 5-Gg., Radio, TÜV 9.78, 6000.–. 02 61/3 29 14 abends. 68 765

Citroen 70–76 verk. Tel. 0 71 83/63 57. 68 766 H

SM bis 10 000.– bar ges. 02247/2567. 69 279

Suche DS 19/21 Cabriolet in sehr gutem Zustand und Kopfstützen für D-Modell. Tel. 05 11/80 50 26. 69 039

SM Motorschaden u. SM Brandschaden sowie div. Teile aus SM Unfallwagen. T. 0 30/3 32 20 17–18. 69 038 H

Citroen, alle Modelle, bis 20% unt. Preisempfehlg. **Autoimport Kugel,** 5503 Konz, Telefon 0 65 01 / 30 82

Citroen SM Injektion mit Motor od. Unfallschaden gesucht. Tel. 06 71/6 33 59, ab 19 Uhr. 69 037

CX-Import z. B. 2400 P. kompl. DM 17 900.–, Ersparn. = 4500.–. Fa. Dessloch, 66 Sbr. 0681/44253-873087. 68 767 H

SM, Traumzustand, neuer Motor, silb. Neulack, DM 16 500.– Festpreis. Harald Hiermayr, Hermann-Ehlers-Str. 16, 5210 Troisdorf. 68 768

Citroen CX 2200 S, 5 Mon., 8000 km, v. Extr., weit u. NP. T. 02 71/8 57 66. 69 492

Suche Citroen DS 21–23 Familiale ab Bj. 74. Tel. 0 82 68/8 87. 69 493

Datsun

Einmalig in Deutschland 280 Z, 2+2, US-Ausf., 8.76. 07 11/87 41 90 oder 87 15 77. 69 494 H

Datsun 260 Z 2+2, EZ 3.76, 20 500 km, braun-met., Pr. VB. 06441/22873. 69 281

Datsun 260 Z 2+2, Bj. 10.76, 7000 km, ca. 20 000.–. Tel. 0 63 24/48 50. 69 280

260 Z, 2-Sitz., rot, EZ 11.75, VB DM 17 500.–. Tel. 05 71/2 22 88. 68 769

Datsun 260 Z 2+2 zu verk., Bj. 9.75, 43 000 km, Preis VB 14 500.–. Tel. 0 73 05/69 66, von 7–17 Uhr. 68 770

Datsun 260 Z 2+2, Bj. 3.76, 29 000 km, blau-met., neu bereift, Preis DM 17 000.–. T. 0 23 74/1 52 92. 68 771

De Tomaso

DE TOMASO-HOECKER
674 Landau/Pfalz, Neustadter Str. 23, Tel. 0 63 41/8 27 93

Pantera GTS, fabrikneu, mittelblau/schwarz und weiß/schwarz. **Longchamp,** fabrikneu, ab Lager Düsseldorf lieferbar.
cae **Düsseldorf** 02 11/50 16 05
70 028 H

Mangusta, EZ 72, grün-met., 5 Ltr., 306 PS, techn. u. opt. Top-Zustand, VB 17 000.–, zu verk. 0 77 51/27 23. 68 772

Pantera silbergrau, Bj. 74, erstkl. Zust., 32 000 km, VB 27 000.–. Tel. 0 22 51/5 43 60 und 0 22 26/39 39. 69 496

Gelegenheit! De Tomaso Longchamp 2+2, Bauj. 76, rot-schwarz, Veloursinnenausstg., optimal. Zust., 35 000 km, NP 60 000.– jetzt n. 35 000.–. Tel. 0 79 05/6 66. 68 776

Mehrere gebr. Pantera. Mehrere gebr. Longchamp. Großes Ersatzteillager. Eintausch und Finanzierung. De Tomaso-Service Walz-Automobile, Kaiserallee 58, 75 Karlsruhe, Tel. 07 21/59 40 33/34. 69 497 H

Einmaliges Angebot:

De Tomaso Pantera Einzelanfertigung für wohlhabenden Autofan aufgebaut mit:
1. Straßentauglichem Gr. 4 Renn-Mot., Spez.-Ventilantrieb, Ölkühler, Holley-Rennverg., 310 Grad „Le Mans" Nockenwelle, Spez.-Kolben, 10 Liter-Ölwanne (400 PS DIN/6800 U/m).
2. Karosserie: vorne Spoiler, Flügel hinten, Verkleid. und Leitflächen Typ „Miura", Innenausstattung aus echtem Möbelleder.
3. Fahrgestell: Spez.-Räder „Shelby" Leichtmetall 8"/10".
Der Wagen läuft 270 km/h und 0–100 unter 5 s, nur 35 000 km gelaufen. Preis bfrs 380 000.– od. 25 000.– DM. (Zollfrei.)

Außerdem zu verkaufen:
1 Pantera GTS rot/schwarz, Bj. 73, g. Kondition, 60 000 km, in unserer Werkstatt revisiert, bfrs 280 000.– oder DM 18 200.– (zollfrei).
1 4türiger Deauville, Bj. 12/75, sehr gute Kondition, Pr. bfrs 380 000.– oder DM 25 000.– (zollfrei), Klimaanl., Autom.-Getriebe.
Claude Dubois, 195/201 Rue van der Kindere, B-1180 Brüssel/Belgien. Tel. 3442808 (02), Telex „26986 tomaso b".
De Tomaso Allein-Importeur für Belgien und Luxemburg. Alle Ersatzteile immer am Lager.
69 499

DE TOMASO MAX IRBER
Reparatur-Ersatzteile-Gebrauchtwg.
8000 München 90, Schönstr. 12
Tel. 0 89/66 38 18

DE TOMASO
Neu- und Gebrauchtwagen – Service u. Ersatzteile (auch neuwertige), die neuen Pantera-Front- u. Heckspoiler sind eingetroffen. Tägl. Express-Versand. Ulmer Str. 190–196, 7000 Stuttgart 1, Tel. 07 11/46 50 52, App. 48.
69 498 H

De Tomaso Pantera, Bj. 5/76, 10 000 km, unfallfr., Extr., Finanz. mögl. Tel. 02 21/62 28 80. 69 774

Pantera, VB 21 400.–. 0 30/7 41 49 06. 69 495

Gelegenheit
Ferrari 250 GT – 2+2
Bj. 62, soeben voll rest., TÜV 2 Jahre, hellsilber, Leder schwarz, geg. Geb. abzugeben. Eintausch-Finanzierung und Leasing mögl.
Auto-Neuser, 85 Nürnberg
Maxtormauer 2-4, T. 0911/533539
Röthensteig 2-4, Tel. 0911/36949
70 029 H

Pantera GTS, 76, DM 34 900.–. Tel. 0 21 51/30 03 33. 68 773

Mangusta, Bj. 71, TÜV neu, 18 800.– DM. Tel. 0 72 31/4 47 83, 9–18 Uhr. 68 774

AUTOHAUS HANS MITTNE
De Tomaso
6503 MZ-Kastel, Wiesbadener Str. 104, Tel. 0 61 43/2 23 88.
68 775 H

Mangusta-Motor gesucht oder verkaufe Mangusta mit Lagerschaden, 12 500.–. Tel. 07 11/22 49 73. 70 098 H



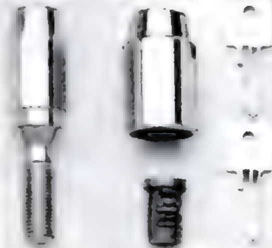
Die Elektronische für's Auto.
- optimaler Empfang
- total versenkbar
- abschließbar (diebstahlsicher)

...natürlich eine WISI-Antenne.



WILHELM SIHN JR. KG
7532 Niefern-Öschelbronn
Postfach 89

ACHTUNG - FELGENKLAU



Wohin Sie im Urlaub auch fahren, Ihre Bereifung wird meist schon sehnsüchtig erwartet! Und die Versicherung schickt auch keinen Ersatz nach PNEUWEGIO oder FELGOFUCCIO. Da helfen nur abschließbare Radmuttern oder Radbolzen, wie abgebildet. Wir liefern folgende Sätze à 4 Stück (je 1 Schloß pro Rad) mit zwei Spezialschlüsseln.
Daimler-Benz, alle Typen DM 44,-
Golf, Scirocco, Audi 50-100, Passat, Polo, Fiat 124 bis 132 DM 41,-
BMW, Opel, Ford, BLMC (Muttern) DM 33,-
pro Satz in verchromter Ausführung.
Sofort bestellen und Wagentyp, Felgenmarke, Bolzen oder Muttern angeben.
Rückgaberecht 14 Tage.

RACIMEX AM STADTRAND 1/3 2000 HAMBURG 70 Tel.: (0 40) 6 93 40 66/67

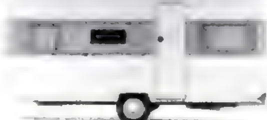
DKW

Auto Union Ps-Coupé, weiß, innen rot, Bj. 1962, TÜV 78, zu verk., Preis VB. Saarbrücken Tel. 06 81/3 12 53. 69 040

AU 1000 S, 1a Sommerfz., 4tür., Sax, TÜV 79, VB 2500.–. T. 08 41/6 85 90. 69 283

Wer das R wie Reisen liest, bei diesem jüngsten Produkt einer fast 42 jährigen Caravan-Familien-Geschichte, liegt genau R wie richtig.

Test Caravaning



Schweikert 470 R

Schicken Sie mir Ihr großes Informations-Paket.

Ausschneiden und einsenden an Schweikert, Postfach 29/5, 7174 Ilshofen

SCHWEIKERT mehr als Camping

DKW F 12 Roadster, fahrber., v. Ersatzteile, 600.–. Tel. 0 72 48/12 83. 69 282

F 12-Road., § 79, 2600.–. 07222/39223. 69 041

Verk. DKW Sp. Coupé, § 79, Stereo, Standheizung geg. Geb. 0421/420619. 68 777

DKW 1000 SP Roadster, Bj. 64, in sehr gutem Zust., mit vielen Ersatzteilen geg. Gebot zu verkaufen. Telefon 0 56 41/27 78. 69 500

Ferrari

Ferrari -Service + Verkauf
AUTOHAUS MINEIF
3057 Neustadt 1/Hannover, T. 05032/4051-52



Ferrari garage 1000MIGLIA
Verkauf – Service – Ersatzteile
BOZEN – ITALIEN
Rittnerstraße 1
Telefon 04 71/4 40 40
Telex 40378
Ferrari 365/GTC, blau, 1972 Lire 9 000 000
Ferrari BB, 1976 Lire 18 000 000
Ferrari 246/GT, rot, 1973 Lire 4 500 000
Maserati Indy America, bronze-met., 1973 Lire 7 000 000
Preise F. co Bozen
Samstagvormittag offen
69 899

Ferrari 250 GTE, Bj. 64, für 6500.– zu verkaufen. Tel. 0 23 65/4 75 87. 69 775

Ferrari 308 GT4, 5/76, 24 000 km, grünmet., el. Fenster, Color, 1a, NP 55 000.– f. 35 000.– zu verk. Tel. 06 21/74 12 56. 69 776

Ferrari BB, Bj. 75, techn. u. opt. 1a, Finanz., Inzahln. Tel. 0 89/53 00 97 und 64 09 88. 68 778

Ferrari-Gebrauchtteile zu verkaufen, Unfallwagen gesucht. Tel. Solingen 4 53 07. 70 030 H

Suche Ferrari-Unfallwagen, Gebrauchtteillager. T. 02151/3 59 94. 70 032 H

Dino 246 GTS zu verk., ab 22.00 Uhr. Telefon 07 11/42 47 83. 68 780

Dino 246 GT, Topzust., restauriert, f. ca. 12 000.–, TÜV 1.79, DM 19 500.–. Tel. Köln 02 21/7 60 41 66. 69 042

Ferrari Dino **246 GTS,** rot, Bj. 72, 65 000 km, TÜV 12.78, Stereo-Radio-Cass., hobbygepflegt, geg. Höchstgebot abzugeb. Tel. 02 11/2 28 56. 68 781

Te Koop van Eerste Eigenaar: weg. Overplaatsing Buitenland, weg. Versetzung ins Ausland zu verk., Sportwagen Ferrari 308 GT 4, Bj. 75, blaumet., innen: bl/ws. Tel. Rotterdam 0 10/65 97 22 (1 70). 60 801

Ferrari Dino 246 GT oder 308 GT gesucht. Angabe mit Bj. u. Preis unter Chiffre A 10/69 284

Ferrari „BB" Berlinetta Boxer, d'blau-met., Polster Leder beige, Stereo-Tonband, Radio, Klimaanlage, 7,5/9 Zoll Felgen, Serie 50 Reifen, Baujahr 6.75, unfallfrei, 1. Hand, Fahrwerk überarbeitet, soeben große Werksinspektion, verstellbares Getriebe. Walter Lehmann, 6303 Hungen-1 (D), Telefon 0 64 02/20 06/22 56. 68 779

Suche Ferrari V12, preisg., zum Wiederherstellen, Mot./Zust. unwichtig. G. Smith, 12440 Military Rd S, USA, Seattle Wash. 98168. 69 898

Gelegenheit
Ferrari 308 GT, 2+2
9.74, dunkelrot, orig. 32 000 km, TÜV 2 Jahre, opt. u. techn. neuwert., nur 33 000.– inkl. MwSt. Eintausch-Finanzierung und Leasing möglich.
Auto-Neuser, 85 Nürnberg
Maxtormauer 2–4, T. 0911/533539
Röthensteig 2–4, Tel. 0911/36949
70 031 H

Ferrari 308 GTB, fabrikneu, rot, Klima, 52 000.– inkl. MwSt. Standard Norm, Ulmer Str. 22/1, 7250 Leonberg, Tel. 0 71 52/4 81 64. 69 501 H

Einer der letzten **Dino 246 GTS Targa,** geg. Gebot abzugeben. Telefon 02 31/81 30 82. 69 502

Dino 308 GT 4, Bj. 8.75, alle Extras, 23 000 km, 27 000.–, innen u. außen blau. Tel. 0 21 73/2 24 52, nach 18 Uhr 0 22 02/8 24 02. 69 503

Dino 308 GT 4, Bj. 9.74, ca. 36 000 km, Color, Radio, aut. Fensterheber, zu verk. Tel. 0 52 42/76 85. 69 504

Fiat

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für FIAT, TÜV-zugelassen, beim Autozubehör-Fachhandel. Prospekt FI u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130**

1a 124 Spider, Bj. 71, Mot. 20 000 km, TÜV 6/78, Extr., 4850.–. Tel. 05 21/87 23 91. 69 777

Chefwagen Fiat 130 Limousine, Autom. 3,2 Ltr., 165 PS, 6 Zyl., mittelblau-met., LM-Felgen, Radio, Velourpolster, 2/76, 35 000 km, unverbindl. Preisempfl. 31 500.– jetzt 18 000.– einschl. 11% MwSt. Eintausch und Finanzierungsmögl. Autohaus Saszmannshausen KG, Eppinghoferstr. 159, 4330 Mülheim/Ruhr, T. 02 08/3 20 13. 69 778 H

Auto-Ersatzteile siehe Seite 217

MICHELIN-REIFEN für FIAT

175-13 zX	DM 76,–	inkl. MwSt.
175-13 zX TL	DM 83,10	inkl. MwSt.
175-13 XAS	DM 88,70	inkl. MwSt.

Ab 4 Stück frei Bahnstation per NN
DC-Versand, Postf. 1443, 7530 PFORZHEIM

Fiat 124 CC 1, Bj. 73, unfallfrei, 2. Hd., ATM ca. 3000 km, m. Garantie bis 31. 3. 78, 118 PS/18000 ccm, beige m. schw. Dach, gg. Höchstgeb. sofort zu verk. Angeb. Mo–Fr. 8–16 Uhr. Tel. 0 53 24/28 10. 69 779

Fiat 124 Sport Coupé, 110 PS, 5 Gg., 2 J. TÜV, LM-Felg., 4 HR-Reifen neu, 2 Wi-Räder DM 2500.–. Tel. 0 68 43/4 77 werktags 8–17 Uhr. 69 780

Suche, kaufe alles von + über Fiat 1500/1600 S Cabrio, auch alte Prospekte. Würzb., 09 31/41 26 38. 69 781

Su. jungen 850 Spid. Ch. A 10/68 782

Für Liebhaber! Fiat 2300 S Coupé, Bj. 66, gen.überh. u. lack., silbermet., unfallfrei, TÜV 3.79, g. Höchstgebot. Tel. 0 61 04/4 23 12. 69 287

Exzl. Liebhaberfahrz., Fiat 130 Coupé, Pininfarina Karosserie, 165 PS, 3,2 Ltr., silber-met., Velourpolst., Bj. 2. 75, 21 000 km, Autom., Klimaanl., el. Fensterheber, NP 43 000.–, VB DM 29 900.–. Tel. 02 08/83 42 05. 69 288

Fiat-Jahreswagen, alle Typen, preisgünstig. Tel. 0 67 81/4 21 81-2 73 44. 69 289 H

Fiat Dino Spider, Bj. 72, TÜV 7.78, Motor überh., Neulack, guter Zust., VB 15 000.– oder Tausch geg. Merc. Tel. 0 21 91/2 53 45, ab 20 Uhr. 69 286

Dino 2400 Cp., EZ 4.74, 45 000 km, gepfl. Liebhaberfahrz., 17 500.– DM. Tel. 0 23 04/58 76, werkt. ab 18 Uhr. 69 285

Fiat X 1/9, gelb, 1. Hand, gepflegt, Bestzustand, Bj. 75, 28 000 km, TÜV 6.77, Preisidee DM 8300.–. Telefon 0 40/48 79 55. 69 046

Fiat 124 Spider, 110 PS, 72, 63 000 km, § 79, 1a Zust., VB 5800. 0231/146259. 69 047

DUNLOP
SP Sport Super

185	HR 14	115,–	126,– tl
195/70	HR 14	126,–	137,– tl
195/70	VR 14	158 –	
205/70	HR 14	135,–	145,– tl
205/70	VR 1!	161,–	
185/70	VR 15	155,–	170,– tl
215/60	VR 15	186,–	204,– tl
ER 70	VR 15		175,– tl
205/70	VR 15		182,– tl

tl = schlachlos. Vers. per NN

Sonderangebot

FRITZ IHLE REIFENHANDEL KG
Tel. (0 72 21) 6 55 00/6 16 36
7570 Baden-Oos

X 1/9, 124 PS, Hörmann Mot.+Sportfw., 2700 km, VB 17 500.–. 09321/4849. 69 048

Suche Neckar Combi, Bj. 59, gebr., neu oder techn. def. T. 0 56 53/50 08. 69 049

Fiat X 1/9, Bj. 75, 28 000 km, Radio, Alu-Felgen, M+S-Räder. 0 71 72/4 74. 69 050

Fiat X 1/9 Coupé, EZ 1.3.76, 1. Hd., 12 000 km, rot, Radio etc., Pr. VB ca. 11 500.–. Gebrauchtwag. Rücknahme möglich. Tel. 0 66 31/65 70. 69 051

Dino 2600 Coupé, 180 PS, Bj. 71, Motorschaden, sonst einwandfrei. T. 0 60 21/2 79 48. 69 045

Fiat Neckar Spezial, Bj. 64, 48 PS, 66 000 km. T. 0 79 71/65 37. 69 044

X 1/9, 75, TÜV 79, 27 000 km, LM-Felg., Rad., Pr. VB. 02202/31379 ab. 69 043

Fiat Dino Ersatzteile-Verkauf. Tel. 02 11/71 64 13, Unfallwagen gesucht. 68 783

Fiat 124 Sport Coupé, 118 PS, Bj. 11.74, DM 7000.–. T. 0 61 21/42 45 04. 68 784

4-Vergaseranlage mit Umbausatz für Fiat 128, neuw. T. 0 44 01/47 72. 68 785

Fiat 130 B, Bj. 5.76, Autom., 13 000 km, silber-met., 9fach bereift, Alu-Felg., Cass.-Stereo (Mainz), weitere div. Extras, sehr gepflegtes Fahrzeug, NP 33 000.–, VB 26 000.– DM. Tel. 0 83 42/52 74/63 15. 68 786

Su. f. 850 Spider Speichenräd. u. f. Siata Spring div. Teile, Zust. der Teile+Räder egal. T. 0 78 34/7 17. 68 787

Leinberger-Ölkühleranlage für Fiat 128, neuw. DM 200.–. T. 0 96 31/4 32. 68 788

Fiat 132 GLS 1800 mit 5-Ganggetriebe u. Drehzahlm., Bj. 9.75, 20 000 km, zu verk. T. 0 70 66/79 84. 68 789

Dino 2,4, 180 PS, 73, 55000 km, 1a Z., met., Cass., Alu, 12000. 040/6535132. 68 790

130 Cpé., 7.72, Aut., erstkl. Zst., Topausst., Col., Ster., LM, el. Fe., 89000 km, schh.gepfl., 12 700.–. 0221/176917. 68 791

Für Fiat 126, Kolben+Zyl., Bohrung ⌀ 77 mm, zur Leistungssteigerung pr. Satz 190.–+11% MwSt. Alu-Ölwanne, 4 Ltr., f. Fiat 126, 100.–+11% MwSt. WM-Tuning, 8722 Werneck, Tel. 0 97 22/10 51. 69 505 H

2,3 C, 4000.–. T. Sa.+So. 05423/8564. 69 506

Fiat 128 Rallye, Bj. 72, TÜV 8.78, sehr guter Zust., Preis VB. Tel. 0 72 51/1 39 82. 69 507

X 1/9, Bj. 73, 48 000 km, wie neu, Fahrwerkverbesserung, LM-Felgen, DM 8000.–. Tel. 0 22 02/3 28 86. 69 508

Dino Coupé 2,4, Bauj. 73, 56 000 km, Stereo, LM-Felgen, met., TÜV neu, Topzust., 11 800.–. Tel. 07 11/22 49 73. 70 099 H

X 1/9 Sonders., 14 000 km, 10 Mon. alt, VB 11 000.–. Tel. 0 23 23/3 20 87. 69 509

Liebhaberfahrzeug, Fiat 2300 Ghia Coupé, Garagenwagen, erstkl. Zust., ohne Rost, Orig. 57 000 km, Bj. 63, Pr. VB. Tel. 0 62 21/4 27 52. 69 510

Fiat X 1/9 Bertone, Bj. 10.76, 10 000 km. Tel. Stgt. 84 34 25. 69 511

Ford

Auto-Ersatzteile siehe Seite 217

Mustang-Teile zu verk., Unfall-Wagen ges. Jantos, T. 0 60 31/1 31 01 o. 58 04. 70 033 H

Capri RS Rennlook, Bj. 72, 150 PS, Mot. neu überh., modenagrün, 9" BBS 235er Pir. usw. VB DM 10 500.–. Tel. 0 93 32/4 30 nach 17 Uhr. 69 782

Escort II 1,6, Konifahrwerk, 2,5 ccm tiefer, Überr.-Bügel, Motor 3000 km, Preis VB. T. 0 54 22/19 23. 69 783

OSI gt. Zust., Stereo-Radio-Cass., TÜV 9.78, VB 3600.–. T. 0711/372181. 69 784

Mach I, Bj. 3.74, 110 PS, 43 000 km, silbermet., LM-Felg., neu Goodyear m. Schr., VB 12 000.–. 0 22 42/35 97. 69 785

Gelegenheit: Einm. a. d. ganzen Welt schw. Panther, Turbo, sämtl. Extras, Bj. 75, 28 000 km, TÜV neu, 200 PS, Top-Zust., VB DM 24 000.–. Busch, Großaspacherstr. 6, 7141 Zwingelhausen. 68 792

Capri 2600 RS, Bj. 74, Kotfl.-verbr. 9" BBS 235/60, F+Heckspoiler, Ü.-Bügel, Sonderlack, alles TÜV abgen., Radio, Hosenträgergurte, nur als Zweitwg. gef., Bestzustand, zu verk. Tel. 0 64 51/87 53. 68 793

Capri 3.0 GXL, 73, 140 PS, 50 000 km, alle Extras, NP DM 15 500.–, VB DM 8500.– sowie OSI-Ledersitze, rot, zu verk. Tel. 0 66 41/22 76. 68 794

Capri GT 2600 Autom., Bj. 73, SSD, 1. Hand, TÜV 3.79. T. 0 64 21/2 68 22. 68 795

Ford Escort RS 2000, 9.75, gelb, Radio, 24 000 km, Scheels., 1a Zust. Tel. 0 22 21/62 55 52, ab 19 Uhr. 69 524

Mustang T 5 Ghia, Bj. 74, Autom., 6-Zyl., 2,8 l, 1a Zust., TÜV 78, umsth. gü., evtl. Eint. T. 06 11/44 73 59. 68 797

Escort RS 2000, 110 PS, rot, Bj. 5.76, 17 000 km, wie neu, alle Extras, NP 16 000.–, für 12 000.– zu verk. Angebote unter Chiffre A 10/69 293

Ford Capri II, 2,3 L, 108 PS, schw., Bj. 75, 45 000 km, 9 Alu-Felg., Hosentr.-Gurte, Überrollbügel etc. verk. 0 21 51/5 21 16, Dorsemagen. 69 291

Mustang Ghia, 32 000 km, TÜV neu, Bj. 76, günstig zu verkaufen. Tel. 06 21/3 55 29. 69 052

180 PS Granada Ghia Coupé, met.-grün, Bj. 75, m. Turbo May-Anl., LM-Felg., SSD, 40 000 km, VB 16 900.–, NP 28 000.–. T. 0 25 91/38 66 abends. 69 053

Mustang T 5, 5,7 L, Grande, Bauj. 73, 270 PS, gr.-met., el. Scheibenh., Col.-Vergl., Stereoanl., 42 000 km, VB DM 9800.–. Tel. 05 11/69 45 53. 69 054

Ford Taunus, 1,6 l, Bj. 4.76, rot, km 40 000, DM 9500.–, zu verk. Peter Leuwer, In der Hesch 1, 5531 Kalenborn-Scheuern, ab 19 Uhr. 69 056

Ford Escort RS 2000, Bj. 12.75, Differenz. Sperre, Aluräd., Schalens., etc., Bestzust., f. 11 000.– zu verk., Inzahln. mögl. Daimler Benz Niederlassung, Herderstr., 56 Wuppertal, Tel. 02 02/78 21 78. 69 057 H

Ford Capri S, 3,0 L, Bj. 7.76, 12 000 km, Kotfl.-Verbr. 235/60, Schalens., Rad., get. Glas, DM 18 000.–. Autohaus Hunsrück, 654 Simmern, Tel. 0 67 61/20 77. 69 058 H

5 Capri II, Alu-Felg. 5½ J × 13 m. 185/70 HR Pirelli, VB DM 800.–. St. Mönich, Kanalstr. 27, 7336 Uhingen. 69 059

Ford Escort RS 2000, Bj. 74, 1. Hd., 50 000 km, VB 7500.–. 02 61/2 33 45. 69 060

4 8" BBS-Felgen, f. Capri II, neuw. zu verk. Tel. 0 64 41/2 27 37. 69 061

Escort RS im Rennlook, Bj. 3.74, km 7800, blau-weiß, neu bereift, Spoiler v. u. h., Stereo, viele Extras, VB DM 9900.–. Tel. 05 71/4 12 83. 69 062

MACH I, Bj. 72, 270 PS, 2 J. TÜV, 70 000 km, a. Extr., Bestzust., Mot. überh., Reifen neu, 7500.–. Tel. 0 65 25/71 39. 68 798

Mustang T 5, Bauj. 76, neuw., gegen Höchstgeb. T. n. 20 h 0031/5430/4900. 68 799

Capri RS 74. Eckige Kotflügel verbr., gold-met., tiefer Spoiler, Mot. 40 000 km. Ges.-km 60 000, Orig. Werkscapri, Stereo Berlin, Diff. Sperre, Kopfst., alle erd. Extr., 9"+10" BBS-235 Reif., Luftschl. f. Bremsen, 18 000.–, Inz. mögl. Tel. 0 62 01/75 67 08, nach 18 Uhr. 69 512

Granada L, 90 PS, 35 000 km, 18 Mon., viele Extr., unfallfr., neu 17 500.– jetzt 11 300.–. Tel. 0 27 77/76 95. 69 513

Verk. 5 Minilite 7×13, 185er, 1000.– DM, Blaup. Bamb., Lautsp., Stationsger. Micro, el. Ant., 500.–. Tel. 0 24 21/1 62 84. 69 514

Ford Capri goldene Serie, EZ 9.75, 30 000 km, Bilstein-Fahrgest., sämtl. sportl. Extr., NP ca. 30 000.–, Preis nach VB. 0 23 27/8 96 72. 69 515

Verk. 4 Minilite 6×13 NR 9050260 NR 359 am Flansch mit 80% Kleb. V 12 GTS 185 HR 13, 800.–. 0 23 65/4 47 40. 69 516

Ford Capri RS B 72, Werksausf., 9 Zoll BBS, Mot., ca. 15 000 km, 2,8 L, sehr gt. Zust., günst. abzugeben. Tel. 0 66 91/23 19, ab 18 Uhr. 69 517

Capri 3.0 S, Bj. 77, 6000 km, Color, w. BW 15 200.–, Extr. 02221/622703. 69 518

Verk. Capri 3 L GTL, Bj. 74, 63 000 km, weg. BW für 7500.–. 08362/7602. 69 519

Capri 3,0 Rennlook, 73, blau/weiß, alle Extr., Fahrwerksänderung, 5.79, 11 500.–. 05 11/1 66 92 21, tagsüber. 69 520

Capri RS ATM, VB 8350.–. Tel. 0 30/6 51 28 98. 69 521

Mach 1 Cabriolet, Bj. 71, 203 PS, TÜV 5.79, 85 000 km, Aut., el. Fenst., weiße Sitze, blau-met., unfallfr., Pr. 11 900.–. Tel. 0 93 24/15 53. 69 522

DEUTSCHL. SCHÖNST. STR-ESCORT, Bj. 76, NP 26 000.–, 2 L-Gr. 1, Mot. (19 000 km) 140 PS/228 km, Capri RS-Fahrwerk, 3teil. BBS-Felgen 8×13 m. 235/60 VR, Kotfl.-Verbr., Sportsch., Schalens., Front- u. Hecksp., alles TÜV, Stereoanl., VB 06 41/7 65 41. 69 523

Suche Capri RS, auch Unfall. Helmle, Hintereschbach 8, 7801 Stegen 2. 68 796

General Motors

Geländewagen

Aro-Jeep der Roten Armee, 20 000 km, original, bester Zustand, 6800.– DM. Tel. 0 40/45 87 89. 69 786 H

Jeep Willys Overland MB, Bauj. 1944, vollkommen original restauriert, neue Karosse, neue Technik. Telefon 0 40/45 87 89. 69 787 H

Verk. DKW Jeep Munga 4, Austausch-Motor, TÜV 79, gt. Zust., DM 4200.–. Tel. 05 21/32 24 37. 69 525

3 Unimog m. Expdt. Ausführg. u. TÜV 404 S, 160 PS, 2/8 Mot., Kleinbus, 8 Pl., 14 000.–, 404 S, 80 PS, Dop.-Kab., Hardtop 6800.–, 406, 67 PS, Kleinbus, 8 Pl., 19 000.–. O. Reitzig, Tel. 0 81 71/1 83 64. 69 526

Achtung Geländefahrer, Hanomag AL 28, Bj. 64, 40 000 km, 1a Zustand, VB DM 3200.–. T. 0 30/2 16 54 85. 68 800

Achtung Afrika-Fahrer: verschiedene Land-Rover und Range Rover zu vermieten, evtl. Verkauf für Afrika-Reisen. Tel. (ab 1. 5. 77) 0 71 41/4 21 02, Fahrz. befind. sich i. Zambia. 68 801

Borgward Kübel, Mot. gen.-überh., TÜV 79, Allrad, 3900.–. 05 61/7 54 50. 69 063

Unimog S Pritsche (3 m) nicht instandgesetzt, 4000.–, instandgesetzt + TÜV 8500.–. 02 41/6 66 88. 69 294

Afrika? Südamerika? Asien? Karten! Ausrüstung! Bücher! 50 S. Gratiskatalog bei E. Därr, Rosenstr. 21, D-8016 Heimstetten. 68 802 H

ARO-Allrad-Geländewagen. Verkauf: Auto-Bläcker, Rubensstr. 14, 4300 Essen 1, Tel. 02 01/70 88 71+47 06 01. 68 804 H

LR 109, Benz., TÜV 3.79, Safaribetten, Anh.-Kuppl., Dachträger, sehr guter Zustand, VB DM 8800.–. Tel. 0 21 52/59 66, abends. 68 805

Aro-Geländewagen liefert: Fa. Auto-Porrio, Weyherstr. 52, 4053 Jüschen 1, Tel. 0 21 65/22 12 und 15 87. 68 806

Glas

Glas BMW 1600 GT, def. Vorderachse, TÜV 78/69, viele Ersatzt., VB 2000.–. 0 22 81/17 39, abends 6–7 h. 69 527

1 700 TS, Bj. 67, 86 500 km, 100 PS, VB 700.– DM. Tel. 0 76 31/7 23 44. 69 295

Glas 3 L V8, Bauj. 68, TÜV 8.78, VB 5950.–. Inz. o. Tausch. 0231/830223. 69 064

Honda

Honda Civic 1200, 54 PS, EZ 7.76, 7500 km, Extr., blau-met., Zweitwg., Garagenfahrz., NP 9300.– DM, VB 7300.– DM. Tel. 05 21/7 11 73. 68 807

Honda S 800 Cabr. f. 6000.– überh. n. M. u. TÜV, 4250.–. T. Wehrend, HH 13, Tel. 0 40/5 40 26 19. 69 528

HONDA CIVIC Vorführwagen mit Nachlaß abzugeben. Helmut Cordes, Honda-Vertragshändler, 2132 Visselhövede-Schwitschen, 0 42 62/21 31. 69 529 H

Honda Civic 1200, gold, DM 7600.–, neu mit Garantie und **Honda Civic 1500,** blau, Vorführwg., 4000 km gel., 8300.–. T. 0 51 51/1 35 66. 69 065

Suche S 800 Coupé mit 90–110 PS, TÜV eingetr. u. gt. Zust. W. Faust, 286 OHZ 4, Tel. 0 47 95/3 41. 68 808

Indra

Indra, 165 PS, Cabrio, Bj. 72. Chiffre A 10/69 788

Indra 5,4 L, Bj. 4.73, 60 000 km, TÜV neu, Klima, Color usw., 1a, 17 500.– DM. Tel. 0 75 46/24 52. 68 809

Indra, 230 PS, TÜV 79, alle Extras, 215/70, Inzahl. T. 0 25 26/14 74. 69 296

INDRA gesucht
Tel. 0 52 41/2 89 99 od. 0 52 46/25 11. 68 810

Indra Cabrio, Bj. 73, rot, 5,4 L, km 51 000. Ford Kappes, 7760 Radolfzell. 69 530

Iso

Iso Grifo, Bj. 1968, Topzustand, Liebhaberwagen, umständehalber zu verkaufen, Preis VB. Tel. 02 08/47 11 90. 69 848

Iso Lele, Bj. 73, Topzustand, Inzahlungnahme möglich, 15 800.– DM. 0 89/3 51 22 21. 69 789

Jaguar

Jaguar-Ersatzteile, Unfallwagen ges. Tel. 0 21 03/5 29 95, Telex 08 581 611. 70 034 H

Jaguar MK III, 3,8 OD, Bj. 64, braunmetallic, total restauriert, Motor und Kupplung neu, Speichenräd., mit Garantie, von Privat nur 9500.–. Zürich, abends ab 18 Uhr 01/8 36 52 48. 69 900

Jaguar-Barank. T. 0711/297266. 70 038 H

E-Type V12 Coupé 2+2, Bj. 72, weinrot, 54 000 km, Bestzust., mit vielen Extras, Aircond., Stereo-Cass., Speichenräder von Privat zu verk., VB DM 18 400.–, Wagen ist verzollt. Telefon tags. CH-00 41/1/29 32 11, App. 34 45. 69 901

Jaguar MK II, 3,8 L, EZ 62, silbergrau, Stereo, Led., Speichen Overdrive, TÜV 12.78, Motor, Getriebe, Kuppl. neu, vollst. renoviert, von Priv., VB 19 500.–. Tel. Büro 0 30/2 11 90 61, Priv. 0 30/8 03 43 64. 68 815

Jaguar XJ-S, silber-met., 2000 km, div. Zubehör, von Privat. Tel. ab 20 h 0 23 09/41 27. 68 816

Jaguar 420 Saloon, Bauj. 68, 1. Hand, Automatic, Servo, Zweitwagen, Liebhaberstück, 12 000.– DM. Tel. 0 40/45 87 89. 69 796

Jaguar

Jaguar S Gebrauchtteile z. verk. Kemper Ihringhäuser Str. 5, 3500 Kassel, Tel. 05 61/8 69 84. 69 079

3,4 S, Bj. 66, TÜV 8.78, Mot. leicht rep.-bed., Preis VB. Chiffre A 10/69 066

Suche Jag. XJ 4,2 Coupé, ab Bj. 72, evtl. leichte Schäden, kein Rost. Angebote unt. Chiffre A 10/68 813

Verk. 65er MK II, 3,8 L, 240 PS, met.-blau, Overdrive, Rechtsl., 12 000.– VB. Erfr. Tel. 0 62 32/3 33 06. 68 814

Gebrauchtwagen Barankauf aller Typen und Baujahre. Autohaus Süd-West 7505 Ettlingen/Karlsruhe Einsteinstraße 24 Tel. 0 72 43/1 62 68 70 035 H

Jaguar in Bonn Auto-Kümpel Bonner Talweg 319–323 5300 BONN Ruf 02221/232061 od. 233253

Jaguar E-Type, Bj. 69, Mot. ca. 50 000 km, silb.-met., Rad., Speichenräd., VB 10 500.–, v. Priv. abzugeben. Tel. 0 24 01/25 75. 69 075

Einmaliges Liebhaberobjekt aus 1. Hd., MK II 240, Bj. 68, div. Extr., letztes Mod. seiner Serie, in techn. u. opt. Neuzust., VB 15 000.– DM. Tel. 02 61/3 55 56. 69 076

3.8 S, Bj. 66, Autom., Rechtslenker, TÜV 7.78, Superzust., 9600.– DM. Tel. 0 22 06/76 05. 69 077

Jaguar XJ 6, 2,8, Bj. 69, Mod. 70, AT-Motor 4500 km, Bestzust., 12 000.– DM VB. Tel. 0 71 91/6 26 60. 69 078

JAGUAR NEUWAGEN XJ 4.2 – XJ 5.3, Lim. + Coupé günstig sofort ab Lager lieferbar. **Huscher-Strepp** Tel. 0 21 05/47 03 + 0 21 01/6 95 44

Jaguar XJ 4,2 Autom., Bj. 2.76, 26 000 km, 1. Hand, unfallfrei, Bestzustand. Tel. 0 21 05/47 03. 69 794

Jaguar-Daimler 2,5 L, 12.68, TÜV-frei, Rechtslenkung, zusamm. 66 000 Meil., Originalzustand, VB 8500.– DM. Tel. 0 28 22/5 19 59. 69 795

JAGUAR-NEUWAGEN XJ 4,2 und XJ 5,3 Limousinen und Coupés sowie XJ-S laufend am Lager. **Fa. Impex exclusive Automobile** Handelsgesellschaft mbH, 7250 Leonberg, Tel. 0 71 52/2 53 88. 69 797 H

Daimler-Saloon, 2,5 V8, Leder blau, silber-met., Speichenräder, 1a Zust., VB DM 11 500.–. T. 0 89/16 11 70. 68 812

E-Type Cabriolet 4.2 L, Bj. 65, ATM, TÜV 9.78, Bestzustand, DM 8700.–. Tel. 0 74 86/2 76. 69 792

British Classic Cars Verkauf - Restaurierung - Ersatzteile Reparaturen-Karosseriebau-XK-MK II Austin-Healey – Frbg. 07 61/50 88 38

Ältester Jaguar-Händler in Köln Gebrauchtwagen ständig vorrätig Neufahrzeuge kurzfristig lieferbar! Kirschbaum Automobile Klaus Wegen u. Co. KG. Aachener Straße 90, 5000 Köln 1, Telefon 02 21 / 51 43 42 SERVICE: 02 21/511551

Jaguar MK II, Bestzust., Rechtslenker, zu verk. Tel. 0 52 24/37 38. 69 067

MK 2 (Daimler 2,5 Autom. V8), TÜV 5.79, 8500.–. T. 05 31/7 88 82+4 09 09. 69 297

BRITISH SPARE-PARTS
ERSATZTEILE FÜR ENGLISCHE PKW
JAGUAR ROVER TRIUMPH BMC DAIMLER RR BENTLEY JENSEN FORD CLASSICS
Mit Garantie z. B. **AT-Diff.** 450,–
AT-Motor für alle Mod. ab 700,–
AT-Getriebe alle Mod. ab 710,–
Alu/Chrom/Speichen-Felgen ab 71,–
Rostfreie Auspuffanlagen, viele Mod., z. B. Mini 179,–, Jaguar 843,–
Cabrio-Verdecke alle Mod. ab 190,–
Auch alle sonst. Teile lieferbar.
BRIT.-SPARE-PARTS
Telefon 0 61 74/54 60
70 036 H

Ersatzteile alle Mod., Gebraucht- und Unfallwagen ges. Tel. 0 62 06/68 74. 70 037 H

Jaguar E V12 Roadster, Bj. 74, km ca. 40 000, manuell, DM 24 500.–. **Auto-Hessel**, Bonn. Telefon 0 22 21/46 20 88, 8–18 Uhr. 69 741 H

XJ 12, Serie I (selten), letzter klass. Jaguar mit gr. Rundinstrum. u. Kippschalt., Bj. 12.73, racing-green, Spezial-Ausstattung, NP 48 000.–, 70 000 km, Bestzust. T. 0 54 43/5 62 u. 82 65. 69 790

Jaguar Exklusiv Händler für Leyland Michael Krage GmbH in 6368 Bad Vilbel bei Frankfurt am Main Tel. 0 61 93/81 02-3, Telex 4185056 krag d

MK 9, Bj. 60, Aut., Servo, Neulack, TÜV 4.79, DM 9500.–. Tel. 05 31/7 88 82 und 4 09 09. 69 298

XJ 6, Bj. 71, TÜV 5.79, Bestzustand, DM 9500.–. Tel. 0 63 31/7 72 08. 69 793

E-Cabrio, Hardtop, Bj. 68, Topzust., VB 11 500.–. Tel. 0 67 87/4 29. 69 080

MK II, Bj. 69, TÜV 3.79, wie neu, DM 7800.–. Tel. 0 63 31/7 72 08. 69 791

REIFEN für JAGUAR Versand per NN oder Sofortmontage in meinem Servicebetrieb
185/VR 15 DUNLOP SP SPORT 168,–*
ER 70 VR 15 DUNLOP SP SPORT 175,–*
205/70 VR 15 DUNLOP SP SPORT 182,–*
205/70 VR 15 DUNL. SUP. SPORT 196,–*
* schlauchlos Preise inkl. 11% MwSt.
Reifen-Höffken 5951 Neu-Listernohl · Tel. 0 27 22 / 74 62

Jaguar XJ 12 Coupé, Bj. 10.75, km 34 000, zum DAT-Schätzpreis zu verk. Fa. L & B, Koblenz, T. 02 61/1 25 51. 69 299 H

XJ-S-Vorführwagen. Tel. 0 44 03/33 78. 69 300 H

Jaguar XJ 6 Serie II, lauf. gebr. u. neu am Lager. T. 0 44 03/33 78. 69 301

Verk. XJ 6-Ersatzteile, Mot. + Getr., DB 190, Bj. 56, TÜV 78. 06206/71143. 69 546

Jaguar XJ 6, Bj. 73, Teilmot., Reif., Kuppl. neu, 13 700.–. T. 05 61/2 17 28. 69 303

Für Liebhaber, 420 G, Bj. 70, TÜV 78, ATM, sehr guter Zust., f. 4950.– bar. T. außer Sa, So 02 11/2 10 54 54. 69 543

Suche XK 120/140. Tel. Köln 24 55 75. 69 069

Unfall und Brandschaden XJ 12, 5,3 L, 76er. Tel. 03 32 20 17-18. 69 070 H

MK II, 3,8, Linksl., außergewöhnl. Zust., neu unter anderem: Mot., Reifen, Hölzer, Batterie, TÜV, 12 500.–. Tel. 0 30/8 25 51 84. 69 072

MK II Daimler, wie neu, orig. 22 000 M, Rechtsl., 1. Hd., 11 000.–. Tel. 0 81 41/2 06 75. 69 073

Einer der Besten Deutschlands!! MK II, Daimler V8, 2,5, Autom., RHD, Bj. 8.69, 66 000 Meil., dkl.blau, Rad., Speichenr., Led. etc., alles orig., unfallfrei, mehrf. preisgekrönt, Traumzust. umständehalber v. Priv., VB 14 500.–. 0 62 27/6 23 55. 69 074

JAGUAR-HÄNDLER Altmann + Hansen GmbH & Co KG 56 Wuppertal 1 Tel. (0202) 310711

Kaufe Jaguar E V12, ab Bj. 72, Cabr., **verk.** Mini-Spezial mit allen Extras, Bj. 76, 9 Mon. alt, DM 6000.–. Tel. 07 21/7 01 41 tags, 0 72 43/6 16 06 abds. 69 538

Jaguar XJ 5,3, Bj. 9.75, mit vielen Extr., 50 000 km, Spitzenzustand, werksüberh., sof. abzug., DM 32 500.– VB. T. 06221/471263. 69 531

MK 2 Daimler V8, Bauj. 8.68, sehr gepfl. Garagenwagen, viele Extras, Rechtslenker, 10 000.– DM. Tel. 02 21/76 38 22. 69 532

Daimler souverän, Rechtslenker, Bj. 68, günst. 0 48 71/6 66 od. 87 66. 69 533

Liebhaber verk.: zwei MK II s. preisgünst. Tel. 02 21/41 94 35 od. 46 33 80. 69 534

Jaguar E-Coupé 12 Zyl., 56 000 km, 1. Hand, TÜV 3.79. Tel. 04 21/49 19 27 oder 47 37 64. 69 536 H

Jaguar Typ 420, 38 000 M, Rechtsl., blau/silber, dunkelblaues Leder, Autom., erstkl. Zustand, DM 13 800.–. Zuschr. unt. Chiffre A 10/69 537

Daimler MK II V8, verzollt, geg. Gebot. Tel. 0 44 03/33 78. 69 302

XJ 6, Bj. 72, weiß, Biskuit-Led., Stereo, TÜV, 1. Hd., n. 60 000 km gel., herv. Zust., 12 800.– VB. Tel. 0 68 31/7 36 12. 69 539

Jaguar E, Bj. 74, 28 000 km, rot, opt. Zust., 1. Hd., Fa. SN 0 71 52/4 81 64/4 80 95. 69 540 H

Jaguar XJ-S, rot, mit schwarzem Leder, März 1977, 3000 km, inkl. aller Extras, mit Garantie, preiswert zu verkaufen. Tel. 0 61 71/34 65. 69 541 H

E-Roadster, Bj. 63, rest., für 10 000.– DM, geg. Höchstgeb. T. 09 31/2 20 56. 69 542

XJ 4,2, 34 000 km. T. Ulm 38 14 35. 69 068

XJ 6, 10.71 (Motorsch.), 2 def. Mot. Tel. 0 25 01/60 06. 69 545

Kaufe Jaguar auf reeller Gegengeschäftsbasis (Orientteppiche). Neu oder Vorführ. Auch gegen **Nachlaß** angenehm. Chiffre A 10/69 547

Jaguar XJ-S, 5,3 Liter, Bj. 75, rot, 1. Hand, 23 000 km, unfallfrei, Stereo-Radio, DM 37 000.–. Jaguar-Vertragshändler AVG, Stuttgart-Degerloch, Tel. 07 11/72 20 94/5. 68 811 H

Jeep

CJ 5, 4.76, 7500 km, gr.-met., Trans.-Zünd., BR Reifen, Anh.-Kuppl., v. Extr., NP 27 600.–, umständeh. f. VB 23 500.– z. v. 06158/3949 o. 06258/2110. 68 823

DKW-Jeep-Ersatzteile Motoren, Getriebe (im Austausch u. gebraucht), Motoren- u. Getriebeersatzteile, neu u. gebr., Schneeketten, Reifen, Batterien und alle anderen Teile, neu und gebraucht sowie Werkstatt-Handbücher. PETER HERMANN Ihmer Straße 6–8 3000 Hannover 91 (Wettb.) Telefon 05 11 / 46 12 50

DKW-Jeeps, alle Ausführungen, 2 Jahre TÜV, 3 Monate Garantie, An- und Verkauf, Reparaturen, Umbauten, Gebraucht-Ersatzteile, per Expreß. Tel. 02 31/81 45 25. 70 039 H

Jeep CJ7, Modell 77, Luxus-Ausstattung, 1200 km, mit Hardtop, Ü-Bügel, Freilaufnaben, umsth., DM 19 500,–. Tel. 0 80 26/7 10 12. 69 799

Jeep's Willys Overland, Bj. 49+52, mit Benzin u. Dieselm., zu verk. CJ 5, Bj. 72, 44 000 km, 4-Gg., mit allen Extr., 2 Jahre TÜV, Topzust., Sonderlackierung, nicht unter 12 000.–. Tel. 02 02/70 19 59. 69 552

Kaum zu glauben, aber wahr! mehrere Munga 4, TÜV frei, 3000.– bis 5000.–. Tel. 02 41/6 66 88. 69 304

Willys orig. M 38 A 1, TÜV 8.78, VB DM 6700.–. Tel. 0 61 21/54 25 14 od. 52 14 10. 68 817

Jeep Willys Overland CJ 4, 2,2 L, 73 PS, mit Anhängerkuppl., EZ 10.76, 18 000 km, 2 Heizungen, breite Reif., DM 14 200.–. Tel. 08 21/51 77 18 od. 71 20 15. 68 818

Aro M 461, TÜV 3.78, 34 000 km, n. Plane, einwandfreier Zustand, 8500.– DM. Tel. 0 21 82/13 92. 68 819

Ford Bronco, Bj. 68, 2,8 l, 75 PS, Radio, Anh.-Kuppl., Freilaufn., TÜV 2.79, DM 7300.–. T. 0 62 22/25 66. 68 820

CJ 5, Bj. 70, 4 Zyl., 65 PS, neuer TÜV, neues Verdeck, H4-Scheinwerf., Anh.-Kppl., Freil.-naben, Top-Zust., DM 8900.–. Tel. 0 62 22/25 66. 68 821

DKW Jeeps u. Gebrauchtteile: Jeep Umbau mit Opel Kadett- oder Ford-Motor, Umbausätze. 02 11/62 89 97. 68 822 H

DKW Munga-Getriebe, DM 500.–. T. 0 27 35/34 75. 69 548

CJ 5 Renegade, 2800 Meilen, neuw., eingeb. Gewehrtresor, breite Alufelgen, Met.-Lackierung, 18 900.–. Tel. 06 21/66 31 46. 69 549

Gesamtes **Toyota Land-Cruiser** Programm-Benziner 136 PS **u. Diesel** 76 PS – äußerst preisgünstig lieferbar. Anfragen unter Tel. 07 11/34 57 24 od. 0 70 32/61 24. 69 550 H

Willys MB, M 38-Verdecke, Polster, techn. Teile usw. T. 0 24 26/7 14. 69 551

Kart

Kart zu verk.: Fahrgestell Mach 1, Bj. 76, m. Komet-Motor. 06172/71733. 69 305

Mehrere gebr.+neue Karts mit und ohne Motor zu verk., gebraucht ab 1400.– DM. Zu erfragen: Peter Beule, Am Damm 7, 5800 Hagen, Tel. 0 23 31/7 12 07 priv. od. Fa. /7 71 34. 68 824

Verk. aus berufl. Gründen Birel-Kart (neu) m. 2 getunten Motoren, preisw., a. einzeln. Tel. 02 21/46 45 27 od. 38 89 93. 69 553

Birel Jesolo-Parilla, 6 Mon., 2 Rennen, mit sämtl. Zubehör, 2000.–. T. 0 72 61/20 76 gesch., 49 31 priv. 69 554

Lamborghini

Lamborghini Espada, 8.75, 19 000 km, 1. Hand, silber, Klima, absolut neuwertig, Neupreis 92 000.– DM, für 46 500.– DM. Tel. 0 81 77/6 37, werktags 0 89/55 81 21. 69 803

Gelegenheit, Espada, neuer Motor, letzte Serie, echte 12 000 km, bester Zust., auf Wunsch Neulackierung, DM 38 000.–. Tel. 0 89/60 60 41. 69 556

Lamborghini Espada 400 GT, Bj. 73, Privatverkauf von bestgepflegtem Chef-Auto wegen Neukauf, Klimaanl., Stereoanlage, elektr. Scheiben, echt Leder-Ausstattung, 360 PS, 280 km/h, neu bereift, viele Extras. Josef Mussnig, Spittal/Drau, Tel. 0 47 62/39 91. 69 902

Lamborghini Urraco, Bauj. 76, 16 000 km, Colorverglasung, Stereo, Diebstahlsch. Lederpolster, Sonderausführung wie motor-Sporttest Heft 2 Januar 76. Tel. Bochum 02 34/30 02 05 nach 17 Uhr. 69 801

Urraco 2 Liter, Bj. 76, 38 000.– DM. Tel. 0 22 21/44 36 62. 69 802

Verk. Miura, Bj. 71, umgeb., n. Motor, rot/gold, Bestzust. 02 34/33 50 86. 69 081

Espada 73, 58 000 km, Maschine überh., DM 23 500.–, Inzhl./Finanz. mögl. Tel. 0 94 23/7 02. 68 825

Suche Miura ab Bj. 71, mit Motorschaden. Tel. 0 61 42/6 29 20. 68 826

Lamborghini-Islero, Bj. 70, Mot. 30 000 km, TÜV 5.78, Bestzust., DM 15 500.– inkl. MwSt. D. Beese, Automobile, 3 Hannover, Hamburger Allee 65, Tel. 05 11/55 05 50. 69 555 H

Einer der schönsten und seltensten Lamborghini 400 GTS, 12 Zyl., 400 PS, Bj. 70, div. Extras, techn. u. opt. Neuzustand, Preis VB, evtl. Inzahlungnahme. Tel. 02 61/3 55 56. 70 107

Lamborghini Urraco 3 L, Bj. 75, 20 000 km, alle Extras, Topzust., Eintausch und Finanzierung.
Walz Automobile, Kaiserallee 58, 75 Karlsruhe, Tel. 07 21/59 40 33/34. 69 557 H

Lancia

Suche Lancia Fulvia-Motor 1,3 oder 1,6 L; verkaufe Simca Tuning-Teile gebr. Tel. 0 23 05/7 54 39. 69 804

Lancia Vorführ- und Ausstellungswagen zu Sonderkonditionen.
Lancia Beta HPE 1600, corsar-rot, LM-Felgen, 11.76, 98 000 km, unverbindliche Preisempfehlung 20 570.–, jetzt 15 950.– DM. **Lancia Beta Limousine 2000,** silber-met., LM-Felgen, 11.76, 8800 km, unverbindliche Preisempfehl. 18 350.–, jetzt 15 450.– DM. **Lancia Beta Limousine 1600,** dublingrün, 4.77, 300 km, unverbindl. Preisempf. 15 940.–, jetzt 13 950.– DM. **Lancia Beta Coupé 2000,** gelb, 4.77, 250 km, unverbindliche Preisempfehl. 19 300.–, jetzt 17 750.– DM. Eintausch und Finanzierung möglich. Autohaus Saszmannshausen KG, 4330 Mülheim/Ruhr, Eppinghoferstr. 159, 0208/32013. 69 805 H

Lancia Beta Coupé 1600, 12.75, TÜV 4.79, VB 13 800.–. Tel. 0 30/6 06 68 23. 69 806

Lancia Monte Carlo 2000, met.-grün, Stereo-Radio-Cass., 2 Monate, 3000 km, Vorführwg., sofort abzugeben, Eintausch mögl., VB 25 000.– kpl. Tel. 0 22 21/36 34 20. 69 083

Lancia HPE 2000, 5.76, unfallfrei, 19 000 km, viel Zubehör, NP 22 500.–, VB DM 17 000.–. T. 0 25 61/23 33. 69 082

Liebhaber! Lancia Fulvia HF 1,6 rallye, 90% repariert, Motor 39 000 km, VB DM 2500.–. T. 02 01/32 38 37. 68 827

Suche 1600 ccm HF-Motor oder Unfall-Rallye. Tel. 0 94 21/3 16 01. 68 828 H

Lancia Coupé Fulvia, Mod. 75, 1 Hd., unfallfr., 5900.–, Eint. 0 22 37/81 36. 69 565

Verk. w. Platzm. 1600 HF Unf., Mot. überh., Getr., Achsen, Räder, Innen o. k., VB 2000.–. Hogemann, Prof.-Dieß-Str. 20, 8398 Pocking. 68 829

Beta 2000 Coupé, 8.76, 8000 km, blaumet., Garagenwg., weg. Kauf eines Monte Carlo zu verk., VB 17 000.–. Tel. ab 19 Uhr 0 72 04/4 44. 69 306

Fulvia Coupé, 90 PS, Mod. 73, 1. Hd., 79 000 km, unfallfr., Topzust., 5900.–. T. 0 22 37/81 36+02 21/17 13 20. 68 830

Fulvia, mendozablau, 5.73, 68 000 km, Garagenwagen, sehr gepflegt, DM 5000.–. Tel. 02 08/5 18 19. 68 831

Beta 1,8, 32 000 km, 8.74. 09872/7432. 69 559

Lancia 2000, Bj. 72, silb.-met., 15 000 km, Zubeh., St.-Radio, s. gepfl. Tel. 0 89/60 21 43 abends. 69 560

Lancia Beta Coupé 2,0, ½ J., 4000.– DM u. NP. Tel. 0 71 33/71 49. 69 561

Lancia HPE 2000, 3.76, 53 000 km, escolisilber, Vollstereo, 15 000.– DM. Tel. 0 68 21/5 27 18. 69 562

Lancia Beta 1,8, 32 000 km, 110 PS, 1. Hd., 8800.–. Tel. 02 11/48 28 05. 69 563

Fulvia 1,3 Coupé, EZ 6.75, bl., 1. Hd. 8×ber., Cr.-Rad., Bestzust., TÜV 3.79, VB 8500.–. T. 0 55 27/7 84 od. 49 36. 69 564

Lotus

Verk. Super Elan mit leichtem Unfallschaden. Tel. 0 72 21/6 16 61. 69 307

Suche Europa o. Elan Cab., Bj. 70/71, zahle bar. Tel. 0 76 21/5 13 59. 69 086

Lotus SS 4, Bj. 8.73, 16 000 km, DM 13 500.–. Tel. 0 23 34/4 51 10. 69 084

Traumauto Super Seven, VB 12 000.–. Tel. 02 11/45 16 86. 68 833

7 S 1 ChasNr. 411, Bj. 58, Topzust., TÜV 79, Extr., 9500.–. 0 40/5 11 03 83. 69 085

Gelegenheit
Lotus Elan
Bj. 72, schwarz, orig. 34 000 km, TÜV 2 Jahre, 14 000.– inkl. MwSt. (Fahrzeug ist absolut neuwertig). Eintausch-Finanzierung und Leasing möglich.
Auto-Neuser, 85 Nürnberg
Maxtormauer 2-4, T. 0911/533539
Röthensteig 2-4, T. 0911/36949
70 040 H

Super 7, fabrikneu, verzollt, TÜV, DM 17 600.–. T. 0 54 34/22 89, ab 19 h. 68 832

Maserati

INDY,
Bj. 75, 36 000.– DM VB. Tel. 0 22 21/44 36 62. 69 903

Maserati Superlegera, Bj. 61, unrest., zu verkaufen. Suche Ersatzteile, Kotflügel rechts sowie Front für Superlegera. Tel. 06 71/2 88 13. 69 808

MASERATI Indy 4600, Bj. 10.75, 20 000 km, 1. Hd., alle Extr. einschl. Bekker Berlin, unfallfr., Preis VB. Tel. 0 30/3 21 10 36. 69 308

Merak, Bj. 74, silber, Extras, für 23 800.– zu verk. 0 52 61/6 83 72. 69 088

Unfall bzw. Motor f. AM 109 A 1, 4 L, 6 Zyl. dringend ges. 0 64 47/2 35. 69 310

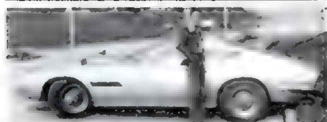
Maserati Indy, mögl. unt. 10 000 km gesucht, neuwertig. Zust. Bedingung. Zuschr. unt. Chiffre A 10/69 087

GOODYEAR
G 800 Grand Prix
white letter

165/70 HR 13 WL	91,–
185/70 HR 13 tl	89,–
185/70 VR 13 WL	125,–
185/70 HR 14 WL	121,–
195/70 HR 14 WL	124,–
205/70 VR 14 WL	150,–
215/70 VR 14 WL	179,–
185/70 VR 15 WL	142,–

WL = mit weißer Reliefschrift
Versand per NN frachtfrei ab 4 St
FRITZ IHLE REIFENHANDEL KG
Tel. (0 72 21) 6 55 00/6 16 36
7570 Baden-Oos

Maserati



Gelegenheit! Ghibli, Bj. 70, f. 18 000.– im Werk gen.überholt, Traumzust., v. Priv., VB 25 000.– + MwSt. 089/593485. 69 089

Indy, Bj. 74, 32 000 km, 1. Hd., techn. o. k., rot, innen cremefarb., z. Sonderpr. v. 35 000.–. Tel. 0 23 61/2 63 64 v. 10–13 o. 15–18 Uhr. 69 566

Mexiko, 4,7 L, Bj. 71, 34 000 km, opt. Zust., blau-met. Fa. SN 0 71 52/ 4 81 64/4 80 95. 69 567 H

Maserati „Ghibli“, 5,25 Ltr., 270 PS, Kotflg. rechts vorne besch., fahrb., Bj. 73, in allerbestem Zust., echte 39 000 km gef., bordeauxrot, kpl. ledergepolstert, Klimaanl., Stereoanl. Tel. nach 19 Uhr 0 60 21/2 60 59. 69 568

Indy 4,9 Ltr., EZ 3.73, 1. Hd., silb., sämtl. Extr., DM 32 000.– + MwSt. Tel. 07 11/82 24 74 o. 82 31 24. 69 569 H

Maserati Mexico, blau-met., Leder, gen.-überh., neue Bereif., 18 500.–. Tel. 05 51/6 55 05–6 24 31. 69 570

Indy 4,9, schwarz, Color, 5.73, SSD, Leder, Autom., Klima, Stereo, 1. Hd. 42 600 km, v. Priv., DM 33 000.– VB. Tel. 0 89/6 12 42 57. 69 309

Matra

Liebhaber und Individualisten sind angesprochen
MATRA 530 LX
in ausgezeichnetem u. gen.-überh. Zust., Bj. 73, 1700 Ford V-Motor, Höchstgeschw. 180 km/h, Hardtop, Radio, zweifache Stereoanl., TÜV 12.78, Farbe signalgelb, AT-Mot. 40 000 km, VB 5300.–. Tel. 0 61 74/ 35 12 ab 18 Uhr o. 0 61 74/2 18 29. 69 311

M 530 LX, 71, 40 000 km, o. TÜV, Radl.+Ausp. def., 2300.–. 05532/2273. 68 835

Su. Matra 530 LX zum Ausschlachten. Angeb. an: G. Haag, 5439 Rennerod, Ww Alsberg 06. 69 571

Bagheera, sehr gepfl., Bj. 10.74, rot, 57 000 km, VB 7700.–. T. 0 61 57/23 22. 69 572

Notverkauf! Bagheera S, Bj. 76, 90 PS, Extr., 23 000 km, VB 14 000.–. Tel. Büro 02 21/2 24 55 81. U. Monien, Viktoriastr. 13, 5000 Köln 90. 69 092

Bagheera, gelb, Bj. 75, 24 000 km, Preis DM 9900.–. T. 0 62 01/6 80 97. 69 091

Bagheera S, Bj. 76, Farbe: gelb, Radio-Cass., umständeh. zu verk., Preis DM 12 000.–. T. 0 76 51/59 66. 69 090

Gelegenheit! Matra Bagheera, Bj. 74, TÜV 78, DM 6900.–. T. 0 68 34/5 31 88. 68 834

Mercedes

Auto-Ersatzteile siehe Seite 217

Barzahler sucht Merc. ab Baujahr 71, komme sofort. Tel. 06 11/5 48 15 60. 69 817

230 C-Vertrag, 3. Quartal 77, gegen Höchstgeb. abzug. Chiffre A 10/68 868

Mercedes-Unfallwagen kauft bei Selbstabholung und Barabwicklung, Spitzenpreise. **Auto-Kroch,** Telefon 0 24 02/2 55 17. 68 869 H

Alle Ersatzteile und Motore
aus neuwertigen Unfallfahrzeugen mit Garantie und Einbau
Bär & Co., oHG, 4630 Bochum, Carolinenglückstraße 28, Telefon Sammel-Nr. 02 34 / 5 26 66
Größter Betrieb im Ruhrgebiet

Suche DB-Jahresw.
Serie 123 und andere DB-Fahrzeuge. Zahle sehr gute Preise (Barabwicklung).
Fa. Impex exclusive Automobile Handelsgesellschaft mbH, 7250 Leonberg, Tel. 0 71 52/2 53 88.
69 798 H

MERCEDES-Unfall, -Total- u. -Motorschäden kauft Tel. 0 44 21/7 02 22. 70 056 H

1000 Mercedes
Bauj. 72/76 gesucht, Barabwicklung. Tel. 0 63 31/7 35 82. 70 057 H

Hardtop und Stoffverdeck 230–280 SL oder reparaturbed. Fahrzeug gesucht. Tel. 0 75 28/77 00. 70 092 H

280 S, Bj. 75, Autom., SD, Color, hellbl., 46 000 km, Bestzust., 26 500.– VB, v. Priv. 0 68 68/5 17. 69 573

230 SL, Bj. 65, ATM 24 000 km, TÜV 79, met.-blau, 2 Dächer, Radio, Pr. VB. Tel. 0 93 83/5 05. 69 574

220 SE Cab., Dieselmasch., TÜV 79, Bzt. 9800.– VB, weiß, wie neu. Tel. 02 21/85 34 47. 69 575

DB 180 D, Bj. 58, 7.78, orig. 138 000 km, gt. Zust., Radio, Halogen, Reifen (MzX) u. v. a. neu. Chiffre A 10/69 576

Vertrag 230, lieferbar Anf. Juli 77, Ausstattung u. Farbe wählbar. Geg. Gebot. Chiffre A 10/69 577

280 SE, Autom., EZ 11.73, Chefwag., ahorngelb, get. Scheiben, SD, Radio, Polster Velour moos, Pr. VB, Abgabe Ende Mai 77. Tel. 0 56 81/40 75. 69 578

Suche Mercedes
alle 123er Typen
280–450 SEL
280 SL–450 SLC
Fa. Gilg, Tel. 0 71 53/5 33 20
70 043 H

REIFEN für MERCEDES
Versand per NN oder
Sofortmontage in meinem Servicebetrieb

185/HR 14	Pirelli CN 36 SM	128,-*
	Dunlop D 1	128,-*
205/70 HR 14	Dunlop D 1	146,-*
205/70 VR 14	Goodyear w. Schrift	151,-*
	Dunlop Sup. Sport	161,-
	Veith SM 446	173,-*
	Pirelli CN 36 SM	171,-

*schlauchlos
Preise inkl. 11% MwSt.
Reifen-Höffken
5951 Neu-Listernohl · Tel. 0 27 22 / 74 62

Suche Daimler-Benz W 123, neu u. gebraucht, auch Kaufverträge. Kühl & Fortenbacher, Hochdorfer Str. 17, 724 Horb 5, Tel. 0 74 86/ 8 29. 70 044 H

Gesucht 280 SE Cabriolet. Telefon 0 68 06/29 97 oder 06 81/4 29 60. 70 047 H

190, Bj. 63–66, sehr gut. Zustand, für Export geeignet ab DM 2250.– bis 3000.–. T. S-00 46 41 01 69 83 ab 20 h. 69 904

280 E Aut., Bj. 72, 105 000 km, Bestzust., 10 600.–. T. 0 70 71/6 36 72. 69 580

280/SE/8, weiß, Autom., Bj. 70, 54 000 km, TÜV 78, SSD, Anhängerkuppl., heizb. Heckscheibe (VP 9500.–). Tel. 0 77 21/5 36 67. 69 579

Mercedes 220 a, Bj. 54, Lim., weiß, völlig rest., geg. Gebot nicht unt. DM 9500.–. T. 0 41 05/5 23 47, ab 20 h. 69 582

MERCEDES-MOTOREN
1 1/2 JAHRE - GARANTIE - 50.000 KM FÜR PKW UND LKW

200 D	2000,– DM	L 206	2 400,– DM	Alle Preise inkl. 11%
200 D/8	2250,– DM	OM 314	3 200,– DM	
220 D/8	2400,– DM	OM 352	4 000,– DM	
230/8	2600,– DM	OM 355	7 600,– DM	Abschleppen von Pkw u. Lkw zum Selbstkostenpreis.
250 SE	3200,– DM			
280 SE/8	3400,– DM	OM 403	11 000,– DM	

Alle anderen Mercedes-Motoren auf Anfrage. Aus- und Einbau im Haus innerhalb eines Tages nach Voranmeldung. Obige Preise gelten nur für das Werk Overath.

Jahrelange Erfahrung, geschultes Fachpersonal, modernste Bearbeitungsmethoden und Verwendung von fabrikneuen Verschleißteilen geben die Gewähr für optimale Leistung und hohe Lebensdauer unserer Mercedes-Pkw- und Lkw-Motoren. Unsere überdurchschnittliche Garantie von 18 Monaten — 50 000 km auf alle generalüberholten Motoren sind der Beweis für fachmännische Arbeit.

Generalvertretungen und Kundendienst:
Fa. Plath + Mohr, Hamburg, Tel. 0 40/50 38 02
E. Schaudt, Rottweil, Tel. 07 41/70 07 (bei Stuttgart)
Rasch GmbH, Kaiserslautern, Tel. 06 31/5 17 36
S. Krüsemer, Banteln, Tel. 0 51 82/21 57 (bei Hildesheim)
Fa. Jaßmeier, Schloßholte bei Bielefeld, Tel. 0 52 07/31 64

MOTORENINSTANDSETZUNGSBETRIEBE KRUX
5063 Overath b. Köln, Im Wiesenauel 6, (a. Hallenbad),
Ruf 0 22 06/25 69 o. 77 77

Suchen Daimler-Benz W 123 neu und gebraucht, auch Kaufverträge. Helmut Schäfer, Heerstr. 166, 5483 Bad Neuenahr, T. 0 26 41/2 85 75. 69 583 H

Su. 170 S o. 220 Cabrio, Bj. 51–53. Tel. 0 41 05/5 23 47, ab 20 Uhr. 69 581

Mercedes 280 SE
3,5 L Cabriolet
silb.-met., bildschön, Zubeh. (Flachkühler Mod.), geg. Gebot abzugeben. 0 70 42/76 47 od. 1 48 56. 69 585

300 SE Coupé Autom., Bj. 66, erstkl. Zust., 16 800.–. 07 11/7 15 62 91. 69 586

Schweizer sucht Mercedes!
ab 73, alle Typen, seriöse Barabwicklung und Selbstabholung. Telefon 0 04 11/48 45 88. 69 905 H

Gesucht: Dach, eventuell nur Gestell, für Mercedes 190 SL, Jg. 61. Mauro Bolla, Ruediweg 3, 8404 Winterthur/ ZH/CH. 69 906

280 CE, neu, Liefertermin 6.77, verk. geg. Höchstgeb. Tel. 0 89/1 41 06 35. 69 907

Mercedes 300 SL, Flügeltüren, alles überholt, Bestzustand. Offerten unter Chiffre A 10/69 908

Mercedes 300, Bj. 55, 85 000 km, weiß, alles Original, in wirklich allerbestem Zustand. Tel. 00 32 91 23 30 12. 69 909

Suche Mercedes, reelle Abwicklung. Fa. Krämer, Tel. 07 11/82 20 07. 70 041 H

MERCEDES 300 SL, 1960, Hardtop, grau-met., sehr schön, Motor 25 000 km. GENERALE AUTOMOBILE B.P. 107, 68110 ILLZACH (France), Elsaß. 66 394 H

Merc. 300 SEL 6,3 L, Autom., Bj. 69, 100 100 km, gen.überholt, alle Extras, gegen Gebot. Tel. 07 11/55 84 57. 69 809

220 S Cabr., Bj. 59, TÜV 8.78, 9000.– VB. S. Rudolph, 51 AC, Schum. Str. 7. 69 587

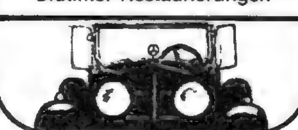
Privat verk. 300 SE Coupé
Orig. DB-AT-Motor, noch 2 Mon. Garantie, TÜV neu Lack neu, kupfer-met., U-Bodensch. neu, el. Fenster, Color, Lederausst., Luftfed., Niv.reg., VB 9900.–. Tel. 0 96 21/2 30 13. 69 331

300 SE-Motor (defekt) mit Aut.-Getr. DM 500.–. Tel. 0 42 98/88 24. 69 810

350 SLC, Mod. 74, 45 000 km, unfallfrei, Stereo-Radio-Cass.. get. Scheiben, heizb. Heckscheibe, el. SD, DM 29 000.–. Tel. 06 71/2 88 13. 69 812

Daimler-Benz 300 SL Roadster, aus Zweitbesitz, insgesamt erst 45 000 km gefahren, Originallack schwarz, Leder beige, Hardtop, Zustd. absolut erstklassig. Anfragen an C. F. Mirbach, Hamburg, Tel. 0 40/45 87 89, 45 36 11. 69 814 H

Einbrennlackierungen
Service · Karosseriereparaturen
K. L. Ernsdörfer
Ulmer Str. 190-196 7 Stuttgart 1
Tel. (0711) 46 50 52 App. 48
Oldtimer-Restaurierungen



alle SL-Typen

280 S, 8.73, Autom., 350er Ausstattg., nur 15 900.–. Tel. 02 11/78 68 70. 69 819

Krankenwagen Mercedes 220 D/8 zu verkaufen. Tel. 0 23 27/7 54 24. 69 813

Daimler-Benz 300 SL Flügeltüren-Coupé. Anfragen an C. F. Mirbach, Hamburg, Tel. 0 40/45 87 89, 45 36 11. 69 815 H

Liebhaber DB 220 A, Bj. 56, 1a Zust., 1. Hand, viele Extras. 05 11/87 25 69. 69 816

280 SE 3,5, 8.71, Schaltg., ZVR, SD, FH, Radio. Tel. 0 30/4 13 18 92. 69 818

MERCEDES-MOTOREN
Diesel + Benziner für PKW und LKW
generalüberholt im Austausch.
Volle Garantie: 1 Jahr oder 50.000 km
Als großes Motoren-Instandsetzungswerk bieten wir Ihnen Qualität durch Erfahrung und Preisvorteil durch Spezialisierung.
Aus- und Einbau innerhalb eines Tages.
Informieren Sie sich. Rufen Sie uns an.
HAMBURG 040 / 5 23 24 51
WUPPERTAL 0202 / 30 50 78
KÖLN 02206 / 20 93 + 76 74
FRANKFURT 06103 / 8 41 41-2
MÜNCHEN 089 / 1 50 44 33
DIESEL FEUER GMBH
Gewerbegebiet 5063 Overath Tel 02206/2093
70 042 H

600er Mercedes
1966, schneeweiß, dkbl. Velours, Bestzustand, Chefwagen, 135 000 km, garantiert unfallfrei. Extras: Klimaanlage, beleuchtete Mahagoni-Eßtische, Becker-Stereo-Kassett.-Radio, 4 Lautsprecher, 2 Halogenscheinwerfer etc., Spezialbereifung Pirelli 235 VR (dreifach haltbar), 4 Winterreifen mit Felgen, von Privat nicht unter DM 24 000.— gegen bar.
Tel.: 0 30/87 84 76. (Gute Anlage, da Fahrzeug seltenes, teures Liebhaberstück wird.) 69 820

220 SE Cabrio, Bestzustand, 12 500.– DM. Tel. 02 11/78 68 70. 69 821 H

Mercedes 230 SL, 1964, silber-met., Alu-Felgen, Leder-Ausstattg., Color-Glas, Verdeck neu, Servolenkung. Tel. 0 71 81/8 90 18, ab 18 Uhr. 69 822

DB 350 SE, Bj. 73, 110 000 km, 1. Hd., Bestzust., m. Goldmet.-Lack, Autom., Leders., Zentralverr., get. Glas, Heckheiz., Alu-Felg., el. SD, Ausgl.-Getr., Radio Gr.-Pr.-Stereo, zu v. 07661/939. 69 823 H

300 SL, Bj. 7.62, Bestzust., 60 000 km, ATM 7000 km, fabrikneues Cabrioverdeck in Orig.-Kiste, + Hardtop, gegen Höchstgebot zu verkaufen. Tel. 06 11/72 53 96 oder Chiffre A 10/70 106

Verk. lfd. gut rest. SL. 06 11/57 18 05. 70 052 H

Mercedes-Unfallwagen kauft HERDI, 7000 Stuttgart 80, Tel. 07 11/60 88 03. 70 053 H

Mercedes-Barank. 0611/285144/571805. 70 051 H

Mercedes sucht Tel. 0 40/5 50 50 38. 70 054 H

300 SE, Bj. 64, TÜV 79, Autom., DM 4200.–. Tel. 0 42 98/88 24. 69 811

Mercedes 170 SV, Bj. 53, erstklassig. Originalzustand, gegen Höchstgebot zu verkaufen. G. Engel, Bisholderweg 25, 5400 Koblenz 33. 69 827



Mercedes 170 SA, zweisitzig. Cabrio, Bj. 51, Bestzustand, TÜV, für DM 23 000.– zu verkaufen. Tel. 0 60 71/4 12 45. 69 584

350 SEL, 75, 60 000 km, absoluter Bestzust., grün-met., alle Extras, außer Klimaanl., NP DM 49 000.–, 1. Hand. Tel. 0 26 61/65 78. 69 095

190 SL, 62 ATM, 1a Zust., past.-blau, neu: Lack-Chrom-Bremsanl-Antrw-TÜV, 2 Dächer-8 Sp., Stereo, 8fach ber., + 190 SL zum Ausschlachten v. Liebh., 12 500.–. Tel. 0 21 73/1 82 90. 69 588

280 SE, 3,5 Coupé, EZ 72, Gesamt-km 85 000 (neuer Motor ca. 20 000 km). Tel. 07 11/24 50 59. 69 589

DB-Omnibus 0317, Bj. 59, 172 PS, Rahmen u. Boden vor ca. 2 J. neu, 12 m lang, Motor 50 000 km, gut als Wohnmobil o. Renntransporter, VB 2900.–. Tel. 0 21 22/7 41 25. 69 590

280 SE, 3,5, Bj. 11.71, Autom., grün-met., v. Extr., 8900.–. 0 23 51/2 19 05. 69 591

Merc. 280 E-450 SE, SLC
SEL 6.9 dringend gegen bar gesucht. Tel. 0 70 42/76 47 od. 1 48 56. 70 050 H

Getriebe von 200 bis 450 DM. Tel. 0 27 35/34 75. 69 592

Totalschad. 350 SLC, Bj. 6.73, u. 200, 8, Bj. 8.71, b. n. TÜV, in Einzelt. o. kpl. z. vk. Ab 18 h T. 02 31/43 28 70. 69 593

300 SEL 6,3 L, Bj. 70, 150 000 km, AT-Hinterachse, AT-Autom., 7,5"-Felg., 16fach ber., sämtl. Extr., nur an Liebh. zu verk., n. unter 13 000.–. Tel. 0 97 23/14 26, ab 20 Uhr. 69 594

190 SL, Bj. 61. Tel. 0 72 22/2 45 24. 69 595

Suche 350 SL, beschädigt oder Motorschad., ab Bj. 74. T. 0 55 21/49 14. 69 596

Liebhaberst. 220 Sb, Bj. 63, TÜV neu, Spitzenzust., ATM, VB 8500.–. Tel. 0 83 72/3 88. 69 597

280 SE 73, gü. v. Priv. 0 71 81/7 30 81. 69 333

Mercedes 350 SL mit Hardtop, 12.72, beige-metall., Bestzustand, 1. Hand, Tel. 0 21 61/1 31 07. 69 824

220 SE, Bauj. 59, TÜV 78, ATM, SD, Holz, VB 6900.–. Tel. 0 40/6 31 47 10. 69 825

DB 200 D, Bauj. 9.75, 145 000 km, VB 12 700.– DM. Tel. 0 42 07/5 46. 69 826

100 DB Typ W 123 neu und gebraucht gesucht, bar. Auto-Graner, Tel. 07 31/6 57 88. 70 055 H

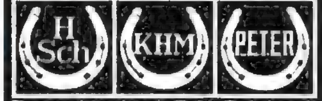
220 S, SE Cabrio, 59/60, zum Neuaufbau. Viele Neuteile, alle Kotflügel, Zierleisten mehrfach, auf Geb., evtl. Tausch. Tel. 0 89/76 62 05. 69 828

280 SE Coupé Autom., Bj. 69, silbergrau-met., Leder blau, SD, Col.-Vergl., Radio, orig. 139 000 km, TÜV 8.78, einmaliger Zust., 12 500.–. Tel. 0 81 02/16 16. 69 598

190 SL, orig. ATM, 105 PS, 49 000 km, 2 Dächer, toprestaur., weiß, Bj. 62, TÜV 4.79, VB 9800.–. 02166/41823. 69 599

170-, 220-, 300-Neuteile ständig am Lager. Kostenl. Liste anf.! Karasch, Postfach 598, 4690 Herne 2. 69 600

190 SL, Bj. 58, ATM 15 000 km, neue Reif., rot, schw. Leders., 2 Dächer, Radio, VB 8000.–. T. 0 61 21/56 71 14. 69 601



350 SL, fabrikneuer Wagen zu verk. Tel. 0 23 07/85 86. 69 602

Mercedes 280 SL bis 20 000.– gegen bar gesucht. Tel. 0 52 02/33 36. 69 603

Mercedes 280 E, silbermet., SSD, get. Scheiben, Zentralverr., Radio, Alu-Felg., Velourpolst., moosgrün, einschl. Stahlfelg., u. 4 neue Reif., Febr. 77, 6000 km, Listenpreis DM 34 560.–, zum Höchstpreis sofort abzugeben. Tel. 0 62 57/47 69. 69 604

Kaufe Mercedes
ab Baujahr 1972, alle Typen
Zahle bar! Komme sofort!
Autohalle Siegrist, Münchingen/ Stuttgart, Tel. 0 71 50/23 43. 70 046 H

Eine ehrlich günstige Gelegenheit! Mercedes-Benz, 450 SLC, Bj. 73, ikonengold-met., Vel.-Polst., el. Schiebed., autom. Sicherheitsgurte, Kopfst., autom. Antenne, Radio, Klimaanl., wärmedämmendes Glas, LM-Sporträder, Lautsprecher im Heck, nagelneue Reif., neue Winterreifen auf Sonderfelgen, ehrl. 24 500 km (Scheckheftnachweis Daimler-Benz, Freiburg) als Zweitwagen mehr gestanden als gelaufen, absolut neuw., f. 33 500.– (NP 1973 über 50 000.–) zu verk. Tel. 0 76 52/13 57. 69 605

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel.-Sa.-Nr. 02 34/5 26 66, n. 19 h 6 58 48

MB 220 S 1958, TÜV 7.78, ATM 40 000 km, techn. u. opt. 100%. 05443/1950. 69 606

280 SE Coupé, Aut., Bj. 70, Flachk., el. SSD, Klimaanl., Radio m. Stereo-Cass., el. Ant., Orth-Sitze Led., silber-met., Diebstahlsich., Sommer- u. Winterber., frei ab Mitte Mai 77, ca. 90 000 km, TÜV 8.78. 07 11/64 11 14. 69 607

170 S, 170 DS+Teile zu verk. Tel. 07 11/56 95 16. 69 608

220 SE b Coupé, EZ 63, techn.+opt. i. s. gt. Zust., v. Extr., VB 6500.–. Tel. 0 71 73/81 30. 66 498

Suche gepflegtes unfallfreies MERC. Cabriolet, Coupé oder SL-Typ gegen Barzahlung bis max. DM 50 000.–. Tel. 0 70 42/76 47 oder 1 48 56. 68 871

Kaufe Mercedes bar!
Modell W 123, 200–230 B, 200–300 D, gegen Aufpreis, 280 SL bis 450 SL, Bj. 69–77, 280 SLC bis 450 SLC, Bj. 72–77, 280 S bis 450 SEL, Bj. 73–77. Seriöse Bar-Abwicklung, (kein Scheck) und sofortige Selbstabholung werden garantiert.
Auto-Börner, Telefon 0 71 81 / 8 24 89
70 048 H

280 S-Mot., 12 000 km. T. 07 11/77 48 45. 69 609

Suche Mercedes, neue Modelle W 123, auch Verträge. T. 02 09/20 42 72. 69 610 H

230 SL, 65, Zustand wie neu, ATM, Festpr. DM 14 000.–. D. Gerig, Höllsteig, 7821 Breitnau. 68 836

250 SE Coupé, Bj. 67, Autom., TÜV 1.79, Col., VB 8900.–. 0 23 30/7 05 79. 69 093

Su. Stoßstangen kompl. f. MB 220 S, Bj. 56–59, hint. T. 0 63 04/4 48. 69 094

140 MERCEDES
vorrätig und sofort lieferbar von 200 D bis 450 SEL 6,9
neu u. gebraucht in reicher Auswahl
40. Merc. Neuwagen Modell 1976–77
in vielen Farben und Ausstattungen vorrätig.
EINTAUSCH UND FINANZIERUNG IM HAUSE. NEUWERTIGE BIS FABRIKNEUE MERCEDES SOWIE KAUFVERTRÄGE ZU TAGES-HÖCHSTPREISEN GESUCHT
Autohaus van de Loo
Nur 5 Köln 1, T. 38 50 42
Bonner Wall 122–124, Telex 8883313
70 110 H

Merc. 600 Pullman, 8sitzer, Bj. 69, grün-met., 140 000 km, 2 J. TÜV, Klima, Stereo, Color, el. SSD, el. Trennsch., Kühlbar, von Privat für DM 49 800.– zu verk. Inz. möglich. Tel. 05 21/17 57 70, von 11–19 Uhr. 69 096

DB 280 SE/9, 3,5 Autom., Bj. 5.71, el. SD, grün-met., Alu-Räder, TÜV 2 Jahre, weiteres Zubeh., 10 500.– DM. Tel. 0 28 31/25 89. 69 097

Suche Teile f. 280 SL, Bj. 69. Tel. ab 19 Uhr 0 29 43/36 47. 69 098

Suche Mercedes-Unfall, Motorschaden und hohe km-Zahl, alle Modelle. Tel.: 07 21 / 59 26 61 H

Kaufe alle Mercedes-Typen, zahle Höchstpreise. 450 SLC–350 SLC ab 72, 450 SL–280 SL ab 73, und alle 280 S+SE Modelle. Fa. C. W. Lindner GmbH. Tel. **0 40/2 80 36 63 oder 6 53 79 26.** 69 099 H

300 SEL, 3,5, Bj. 70, TÜV 10.78, viele Extras, Getr.-Schaden, f. DM 3500.– zu verk. T. 0 27 75/4 36. 69 100

230 SL, Bj. 64, techn.+opt. überh., f. 10 600.– zu verk. 0 52 46/67 81. 69 101

280 S 123, 7.76. T. 0 89/3 15 25 40. 69 102

450 SLC, Mod. 74, SSD, Stereo, DM 28 500.– inkl., vk. T. 05 11/63 89 81. 69 103 H

Mercedes neues Modell od. Vertrag bar gesucht, CE-Modell bevorzugt. Tel. 0 21 72/4 82 15 ab 20 Uhr. 69 104

Suche 250/123 neu o. Vertrag. Tel. 07 61/48 47 28. 69 105

DB 280 SL, Bj. 68, 2. Hd., m. Hardtop, rote Lederausstg., in exzellentem Zust., geg. Gebot nicht unter DM 20 000.– zu verk. Tel. 0 21 51/5 65 89, ab 19.00 Uhr. 68 870

BARZAHLER sucht neues DB-Modell. Telefon 0 70 42/1 43 50. 68 872

350 SL zu verk. Tel. 0 72 43/1 38 38. 68 873 H

280–450 SE, SL, SLC
Cabrios und Coupés, alle Modelle, nur unfallfreie Fahrzeuge, gegen bar.
Tel. 07 11/61 71 82
70 045 H

300 SEL, 6,3, 71, silber, Alu., schw. Leder, Klima, s. welt. Extr., DM 11 800.–. Tel. 0 52 31/2 06 68. 68 864

280 SL zu verk. Tel. 0 72 43/1 38 38. 68 874 H

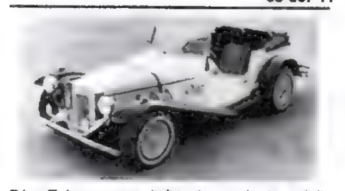
DB 280 E-Mot., 185 PS, zu verk. Tel. 02 11/48 84 48 oder 79 40 09. 68 862

280 SL, Bj. 69, silbergrau, 2 Dächer, 1a Zustand, DM 12 500.–. Telefon 0 91 31/5 81 82 oder 0 91 34/51 41. 68 863

190 SL, neues Verdeck, TÜV 8.78, v. Ersatzteile, nicht unter DM 8000.–. Telefon 02 61/2 27 29. 68 865

Mercedes 230/4, weiß, Bj. 2.76, km 29 000, Extr., Bestzust., weg. Umzug i. Ausl., Priv. Ende Mai zu verk. Telefon 0 24 51/73 88, ab 19.30 Uhr. 68 866

Mercedes 220 SE Cabrio, Spitzenzustand, 12 800.–. Tel. 02 11/78 68 70. 68 867 H



Die Erinnerung lebt, traumhaft schöne Nachbauten (Polyester) auf VW-Chassis von Mercedes SS 29, MG-TD u. Bugatti 35B, Bausatz o. fahrfertig, Oldtimer – Chassis – Car – Replica (Farbprospekt geg. Schutzgebühr v. DM 6.–) SCHEIB GMBH, 8800 Ansbach. 69 706 H

Stahlgürtel - Reifen f. Mercedes
Sonderangebot

Dunlop SP 4/D1/Sport		Sonstige
175	SR 14 TL 79,-	—
175	HR 14 TL 119,-	109,- Uniroyal
185	HR 14 TL 139,-	99,- Firest. Textil
195/70	HR 14 TL 155,-	155,- Veith 446
205/70	HR 14 TL 155,-	155,- Veith 446
205/70	VR 14 TT 176,-	149,- Goody. w. Sch.

Garantie für 1a Ware. Versand per NN od. Montage in unserem Fachbetrieb. Preise inkl. MwSt.
AZS Reifen-Schneider, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18, Tel. (06 11) 41 90 42

230 SL, Bj. 7.66, ATM 45 000 km, 2 Dächer, Faltdach neu, TÜV 10.78, opt. u. techn. sehr gut. 11 500.– DM. Tel. 0 68 34/4 11 94. 69 106

Mercedes 200 D/8, TÜV 2.79, Radio, Halogen, scheckheftgepfl., Bj. 69. Tel. 0 55 22/87 68. 69 107

230/8 Aut. Bj. 69, Lackschaden, DM 3800.–. Tel. 0 21 22/31 40 34. 69 108

350 SL, 69 000 km, Led., B.-Punkt Berlin, 2 Däch., unfallfr., 8.72, LM-F., grün, s. v. Zub., 24 800.–. 07031/85081. 69 312

280 S Jahr. W. abzugeb., 11.77, Aut., el. SD, Radio, an Meistbietenden zu verk. Tel. 06 34 22/4 18 23. 69 313

DB Maschine 3,5 L/9, Schaltgetr. u. Computer, 3300.–, verk. 0 95 74/3 36. 69 314

Ges.: DB-Motor 3,5 (116) Automatic, bis 50 T km, SW-Dtschl. 07621/71296. 69 315

450 SL, Bj. 76, Extr. 0 51 21/2 24 85. 69 316

280 SE, 3.71, TÜV 79, neuw., VB bis ca. 10 000.–, ges. 300 SL o. 300 Sc Cabr. Tel. 0 52 42/20 51, App. 99, 20–22 Uhr, Mo–Do. 69 317

350–450 SL Merc. Totalsch. ges. Tel. 0 25 62/41 67. 69 318

Vk. 180 D, mittl. Zust. Chiffre A 10/69 319

Neu 77, 280 CE Coupé, el. SSD, Col., Autom., Velourausst., geg. Gebot, Lieferz. 6 Wo. Chiffre A 10/69 320

Mercedes

230 SL, Bj. 63, 79 000 km, weiß, 2 Dächer, Topzust., 11 800.–. Tel. 0 61 33/32 39. 69 321

280 SE Coupé 3,5, Bj. 70, grün-met., orig. ATM 50 000, 2. Hd., viele Extr., TÜV 11.78, in Bestzust., 13 500.–. Tel. 0 89/60 50 31. 69 322

Mercedes 280 SL, Bj. 68, absoluter Bestzust., Liebhaber-gepfl., viele Extr., 18 500.–, Eintausch Porsche mögl. Tel. Düren 0 24 21/35 75. 69 323

190 SL, Bj. 58, TÜV 4.78, ATM 15 000 km, neue Reifen, rot, schwarze Leders., 2 Dächer, Radio, VB 8000.–. Tel. 0 61 21/56 71 14. 69 324

Merc. 180 b, 1. Hd., Motor überholt, Ersatzmotor, 8fach ber., teilrest. Angeb. u. Chiffre A 10/69 325

Mercedes Limousine 230-Vertrag für 3.77, Autom., Servol., Farbe n. Wunsch, geg. Geb. Chiffre A 10/69 326

280 SE, EZ 71, techn. u. opt. einwandfr., blau-met., SSD, Stereo-Rad.-Cass., orig. LM-Felg., TÜV 78, Col.-vergl., Servol., Nebelscheinw., VB 10 700.–. Tel. 0 83 62/74 90. 69 327

450 SL, Bj. 2.74, 60 000 km, schwarzgrün Leder, TÜV 79, Col., Stereo, b. Dächer, Anh.k. Helge Papendieck, Breite Str. 24, 3301 Braunschweig. 69 328

280 SL, Bj. 11.69, weiß/dkl.-blau, TÜV neu, 2 Däch., Alu-Felg., Ster.-Cass., f. 3000.– überh., 15 800.–, 09563/1365. 69 329

Liebhaberfahrzeug! Mercedes 220 S Cabriolet, Bj. 58, TÜV 78, gen.überholt, techn. u. opt. erstklassiger Zust., für 20 000.– restauriert, verk. umständehalb. für 16 500.– DM. Tel. 02 11/68 48 52 oder 39 49 99. 69 330

280/8, Bj. 72, 79 000 km, 1. Hd., blau, unfallfr., DM 9950.–+11% MwSt. Tel. 0 24 03/2 33 99. 69 332

Verk. 280 SE Cabriolet, ca. 120 000 km, AT-Maschine, weiß, TÜV 5.79, geg. Gebot nicht unter 15 000.–+ 11% MwSt. Tel. 0 71 51/6 39 86, ab 19 Uhr. 69 334

190 SL blau-weiß, Topzust., beide Dächer, 3sitzig, Bj. 3.62, TÜV 3.79, VB 11 400.–, zu verk. Tel. 02 01/67 29 59. 69 335

280 SE/75, unfallfrei, 35 000 km, mittelblau-met., Velours hell, SD, Radio, LM-Felg., Schaltgetriebe, heizb. Hecksch., Zentralverriegel., get. Scheiben, Lampenwascher, rechter Spiegel, Nichtraucherauto, 30 000.– DM inkl. MwSt., Abgabetermin vier Wochen. Gebrüder Wolff, Postfach 130109, 5650 Solingen 13, Tel. 0 21 22/2 79 71-2. 69 336

Vertrag Mercedes 230/4, lieferbar ca. Oktober 77, Sonderausstattung, jedoch noch zu wandeln, geg. Höchstgebot abzugeben. 0 23 35/7 02 56. 69 337

Mercedes 600, 1. Hd., TÜV 7.78, Klimaanl., SD, Col.glas, el. Fenster, Velour-Ausstg., el. Sitzverstellung, Bar, Tel., Stereoanlg., absol. neuwert. Direktionsfz., scheckheftgepfl., 29 550.– DM. Auto Tümmers, Ober Bilker Allee 238, 4 Düsseldorf, Tel. 02 11/78 60 50, „Das Haus mit der besonderen Note". 69 338 H

300 SL Hardtop gesucht. Hans P. Klein, Rumannstr. 32, 3000 Hannover, Telefon 05 11/32 15 36. 69 339

190 SL, 61/78, rot, 2 Dächer, Radio, Leders., Kontaktreifen, Schneeketten, ATM 80 000, VB 6900.–, 4 Ronal 7 J, VB 550.–. Tel. 0 22 51/67 50. 69 340

Mercedes-Benz, 230 SL Schaltgetr., Bj. 1965, weiß, neue Polsterung, Verdeck, neuer Motor, Getriebe und Kuppl., TÜV 79, zu verk. 0 70 22/85 75. 69 341

280 SL, Bj. 69, alle Extras, alles Original, wie neu, einer der schönsten die es noch gibt, DM 16 500.– incl. Tel. 0 23 51/2 80 00. 69 342

450 SEL, 5.73, 110 000 km, alle Extr., 28 800.– DM (DAT-Schätzpreis). Tel. 09 41/5 30 73. 69 109

Mercedes 250 SE Coupé, Bj. 20.6.66, SSD, Radio, opt. u. techn. wie neu, 10 500.– DM VB. Tel. 06 61/69 69. 69 110

280 SE, 66, 39 000 km, 5-Ganggetr., sämtl. Zubehör, NP 38 000.–, DM 29 000.–. Tel. 0 27 42/50 51. 68 841

Gepfl. Merc. 280 SE Cabriolet zu kaufen gesucht. Tel. 0 61 51/7 60 66. 69 111

190 b 61, orig. 138 000 km, sehr gepfl., Radio, 4900.–. T. 0 61 28/2 14 84, abds. 69 113

300 SE Coupé, Bj. 66, orig. 75 000 km, el. Fensterh., Vollstereo-Radio, Lederpolster, Weißwandreifen, Bestzust., geg. Höchstgebot nicht unter DM 17 000.–, zu verkaufen. Telefon 0 89/7 91 28 03, Montag–Freitag. 69 114 H

Rarität! 220 S Cabrio, Bj. 58, TÜV, m. 200 DC Mot. (orig. Mot. vorh.) rest., Lack. u. Verdeck neu, div. Extr. Telefon 0 46 21/2 45 22, tgl. abends. 69 115

280 SLA, 69/79, Neuwert, 93 T km, div. Zub., 16 800.–. Tel. 02 03/35 57 76. 69 116

220 SE Coupé, Bj. 1963, TÜV 4.79, neuw. Gesamtzustand, 9900.– DM. Tel. 0 67 66/5 93. 69 117

„Luxus Diesel" 250 SE mit 200 D-Motor, billiger Unterhalt, hoher Komfort, el. SSD, Radio, Anh.-Kupplg., 6500.– DM VB. T. 07 61/50 93 47. 69 118

Merc. 280 S, Bj. 71, Bestzust., alle Extr., 1900er Sportanh.-Kuppl., VB 9000.–. Tel. 0 22 91/42 55. 69 119

6,3 Ltr.-Motor mit Getriebe, preisgünstige Überführung Ihres Kfz möglich. Tel. 06 11/41 15 01. 69 120 H

220 SE Coupé, Bj. 60 (Ponton), TÜV 1.79, neue Reifen, grün-weiß, SSD, E-Liste, Auszüge Werkstatthandbuch, Radio Becker-Mexico, 8000.–. Tel. 0 91 31/85 25 69 oder 2 63 25. 69 121

Mercedes 300 SE Coupé, Tauschma., 250/8, Luftfederung, Ledersitze, grünmet., Col.glas, v. Extras, DM 15000.–. Ruf Bremen 04 21/45 64 54, F. W. Beissner, Sensenstr. 2, 28 Bremen. 69 122

280 SE 3,5, Bj. 3.72, TÜV 3.79, Extr., Autom., DB Alu-Felg., Led., Col., el. SD, DB-Matten, Außenthermometer, Felle u. 4 Stahlfelg. m. 40% Bereifung zusätzl., VB 12 500.–. Telefon 0 22 34/6 12 17. 69 123

180, TÜV 79, DB 3000.– u. alle Teile für Benzin/Diesel. Tel. 0 40/58 77 64. 69 124

280 SL, 12.70, Autom., unfallfr., blaumet., Garag., TÜV 3.79, Rad., Diebstahls., v. Extr., s. gepfl., 20 000.– DM. Tel. 04 71/4 06 08. 69 125

Rarität: DB 220 S Coupé, Bj. 1958, Alu-Rahmen, garant. 63 000 km, Preis 11 500.– DM VB. Joachim Brinkhaus, Rembrandtstr. 24, 58 Hagen, Telefon 1 63 24. 69 126

MB 219, Bj. 56, TÜV, Lack neu, SD, L-Litze, A-Gurte, Mot. gen.überh., W-W-Reifen, bildschön, 6250.– DM. Telefon 0 91 51/27 38 40. 69 127

170 V, Bj. 51, Farbe schwarz, guter Zust. Peter Huischen, Schaarreihe 45, 2940 Wilhelmshaven, T. 0 44 21/7 10 03. 69 128

Von 250 SE Coupé, restaurierte Armaturen in Teak u. Leder u. guterh. Ledersitze, v. + h. hellbraun, geg. Höchstgeb. E. Betz, Ofelestr. 22, 8 München 90. 68 837

DB 219, Bj. 56, bestgepfl. Liebhaberwagen, VB 5000.–. Tel. 0 67 08/24 27. 68 838

450 SL + 350 SL gesucht, grün-met., sämtl. Extras. Angebote Tel 05 61/1 64 00 oder 7 11 13. 68 839

450 SEL, Bj. 73, schwarz, el. SD, el. Fensterh., Autom., Velour, Stereo, zu verk. Tel. 0 62 72/20 44. 68 840

Su. 170 Da, unt. Chiffre A 10/69 112

Bildschöner 190 DB, Bj. 60, TÜV 79, g. Höchstgeb. 07 11/31 39 54. 68 842

280/123, EZ 8.76, blau-met., 11 000 km, Autom., Klima, Radio, innen helle Polst., nicht unt. DM 28 500.–, abzugeb. T. ab 18 h 0 57 21/29 51, Raum H. 68 843

250 CE Coupé, weiß, EZ 9.70, 68 000 km, unfallfrei, 1. Hd., Garagenwg., Scheckh., 9fach bereift, Radio, el. Ant., TÜV 9.78, Bestzust., Schätz- u. Festpr. DM 11 000.–, Verkauf Mitte Mai. Tel. 0 22 21/36 57 89. 68 844

MB 230, neues Mod., EZ 6.76, mimosengelb, Stereo, Color, H 4, Fondbel., 14 000 km, geg. Höchstgeb. abzugeb. Zuschr. u. Chiffre A 10/68 845

Mercedes: Alu-Felgen: 4 Stck., neu, DM 750.–. Tel. 06 11/30 31 47. 68 846

280 SE Coupé, 3,5, 9.70, orig. Lack, SSD, el. Fenster, Klima, Stereo, AT-Motor, AT-H-Achse usw., TÜV 79, VB 17 500.– (Inz. Diesel). Telefon 0 23 06/1 21 58. 68 847

230 SL, Bj. 63, TÜV 78, 150 PS, techn. u. opt. gt. Zust., VB 10 800.–, Alu-Reifen neu. Tel. 09 11/77 63 19. 68 848

280 SL, 2 Dächer, v. Zub., Topzust., 16 000.– DM. Tel. 06 81/4 42 53-87 30 87. 68 849 H

Suche 230 SL m. Mot.- od. and. Schaden preisw. zu kaufen. Becker, Fr.-Wilh.-Str. 224, 5900 Siegen 1. 68 851

220 SE Coupé, Bj. 64, SSD, Stereo-Anl., TÜV 2.79, VB 7000.– DM. Tel. 09 11/77 22 63. 68 852

Mercedes-Motor, Typ 3000 D (Alugehäuse mit Direkteinspritzung in den Verbrennungsraum), 0 km, geg. Gebot. Telefon 0 70 34/76 53. 68 853

Tausche Mercedes 170 Da, Bj. 51, geg. Mercedes 230 oder 180 SL. F. Kegel, Postfach 10 11 42, 5 Köln 1. 68 854

Liebhaberst. DB 280/8S, Mod. 70, km 110 000, grün-met., cognacfarb. Leder, el. SSD, Zentralverr., US-Lampen, Anh.-Kupplung, werkstattüberholt, DM 6500.–. Tel. 04 51/49 56 98. 68 855

250 CE, Bj. 70, TÜV 10.78, Servo, Color, Beck.-Rad., silber-met., neu ber., neuer Ausp., 8900.–. 0821/96931. 68 856

Verk. Liebhaberfahrz. Merc. 220 SE Coupé, weiß, Bj. 64, gut erh., TÜV 78, viele Extras u. Zubehör, ATM km 29 000, preisg. abzugeb. 07361/61164. 68 857

190 SL, Bj. 60, TÜV 79, 2 Dächer, Rad., umsth. 8000.–. 06 11/44 73 59, pr. 68 858

280 SL, Autom., Bestzust., Bj. 3.71, erstkl. signalrot, TÜV 3.79, 2 Dächer, Leders., unfallfrei, VB 20 000.–. Ab 16. 5. 77 0 24 05/38 17, nach 19.30 Uhr. 68 859

Gesucht 280 SE Cabriolet. Telefon 0 68 06/29 97 oder 06 81/4 29 60. 68 860

Verk. Becker-Autotelefon, Neupreis 15 300.– f. 7000.–. Chiffre A 10/68 861

Messerschmitt

Suche Tiger 500. Stummer, Ginsterweg 5, 7012 Fellbach, T. 0711/513917. 69 344

Suche TG 500, mögl. fahrbereit. Angebote unter Chiffre A 10/69 343

MG

British Car Centre H
MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71/5 43 03.

MG-Gebrauchtteile zu verk. Unfallwagen gesucht. Tel. 0 29 43/25 86. 70 058 H

BGT ab 73, su. 0 52 50/87 16. 69 831

Ersatzteile, alle Mod., Gebr.- und Unfallw. ges. Tel. 0 62 06/68 74. 70 059 H

Billige Teile verkauft T. 0 21 05/44 96, von 11–19 Uhr. 70 095 H

76er MG B, 11 500.–. T. 0 61 08/21 88. 68 879

MG TD, m. MGB-Motor zu verk. Tel. 0 62 51/5 39 06. 69 829

MG B, Bj. 8.74, TÜV 11.78, schwarz, weißes Verdeck, LM-Felgen, Radio, Kopfst., 34 000 km, in opt. Zust., DM 9500.–. Tel. 0 89/1 78 22 69. 69 830

Zwei der letzten klassischen Roadster **MGB** fabrikneu zu verk. Anfragen Tel. 0 91 81/93 94, Kfz. 69 832

MG A, Bj. 59, Speichenr., versch. Extr., TÜV 79, einm. guter Zust., Pr. VB. Tel. 0 62 40/77 16. 69 833

MGTD m. MGB-Mot., zu verk. Tel. 0 62 51/5 39 06. 69 834

MG Gebr.-Teile und Motoren z. v. Unfallw. ges. Viernheim, Tel. 0 62 04/24 60, 7-10 h 70 060 H

MGB, 4.76, silber-met., Hardtop, St.-Radio, 1. Hd. Tel. 0 52 24/20 61 bis 17 Uhr, abends 0 52 24/44 35. 69 611

MGB 70, TÜV 7.78, Overdr., Speich.-Rd., Radio, Lack-Bed., f. ca. 3000.– überh., 3600.–. 0 89/6 70 68 57, a. 21 h. 69 612

MGB 76, 18 500 km, Radio, Kopfstütz., Autom.-Gurte, Zweitwag., gepfl., DM 11 850.–. Tel. 0 84 53/15 47. 69 346

MGB GT 70, TÜV 79, Speichenräder, Rechtsl., VB 3300.–. T. 0 74 45/23 29. 69 345

MGB GT, 7.76, 15 000 km, rot, DM 13 900.–. Tel. 05 31/4 96 85. 68 875

MGB guter Zust., Speichenr., Radio, TÜV 78, 3900.– DM. T. 07 61/50 93 47. 69 136

MGA, Bj. 59, TÜV 79, gepfl. Zust., ATM 1500 km, Rad., zu verk., VB DM 6500.–. Tel. 09 51/3 02 91. 69 135

MGB, Bj. 8.76, 2000 km, unfallbeschädigt, (Seitensch.) T. 02162/10808. 69 134 H

MGB, GT 72, zv. o. T., T.04321/529403. 69 133

MGB, Bj. 7.75, 25 000 km, weg. Stud. geg. Höchstgeb. zu verk. Telefon 0 44 41/41 39, am Wochenende. 69 132

MGB-Teile (Roadster, Bj. 71) zu verkaufen. Tel. 0 89/39 15 93. 69 131

MGB 73, TÜV 3.79, blau, Lack 6 Mon., Verdeck weiß, Hardtop, Spoil., Gepäcktr., Rad., div. Extr., opt. u. techn. 1a, Langstreckenw., 5500.– VB. Tel. 04 21/46 59 44, ab 20 Uhr. 69 130

MGB 1800, EZ 6.3.73, Topzustand, Cabrio/Hardtop, 78 000 km, 2fach bereift, VB 7000.–. 0 92 74/5 22. 69 129

MGB GT, 72, Motor 8000 km, DM 5600.–. Tel. 0 27 21/75 47. 68 876

MG TD, Bj. 54, total rest. incl. Mot.-Überholung, m. neuer Kurbelwelle, TÜV neu, Top-Lackierung grün, Pr. DM 16 500.–. Tel. 07 71/47 30. 68 877

MGB, Bj. 66, US-Ausführung, techn. + opt. 1a, DM 4900.–. 06 21/70 44 19. 68 878

 Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

Modellautos



Männersachen? Mitnichten!!

Ich bin Renate Theisen aus München und besitze eine umfangreiche Sammlung von Automodellen aller Art. Der Bau eines Modells aus einem Bausatz aber macht mir fast noch mehr Spaß. Als nächstes baue ich jetzt den großen Porsche RSR in 1 : 12 (ca. 35 cm) von Tamiya in ausgezeichneter Qualität. (Übrigens bei Model International zum Superspar-preis von nur DM 99,50.) Überhaupt bestelle ich immer nur bei Model International, weil ... na, das Angebot ist einfach enorm!! Sie sollten einmal den Versandkatalog mit über 3000 verschiedenen Modellen anfordern (DM 4,— in Briefm.) bei Model International, Tronstr. 4, Abt. 1 (auch Ladengeschäft), Postfach 310, 6083 Walldorf. Schiffe, Flugzeuge, Panzer u. Motorräder sind auch im Programm. Tschau!

Einmalig auf der Welt! Modellauto-Katalog 1977
Nur gegen DM 3,50 in Briefmarken. Spielwaren Danhausen - 5100 Aachen Kleinkölnstr. 20/22 - Tel. 0241/23374

Morgan

Morgan 4/4, 2-Sitz., Bj. 75, excellent, DM 22 500.—. Tel. 0 21 22/31 40 34. 69 137

4/4 Zweisitzer, beige, Leder, Speichen, EZ 1.77, 4000 km, geg. Gebot. Tel. 0 23 89/84 82, nach 18 Uhr. 68 880

Morgan + 8, schwarz, erst 23 000 km, Stereo, Extras, wie neu, 18 900.— DM. Tel. 0 23 51/2 80 00. 69 347

+4, Bj. 72, Top-Zust., neue Masch., Extr., TÜV frei. Tel. 0 24 02/1 59 74. 68 881

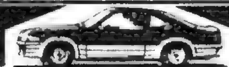
Gepfl. 74er +8, TÜV 4.79, n. Reifen, R.-Lenker, 20 800.— VB. 0 22 41/5 15 63. 69 613

4/4, neu, April 77, alle Extras, geg. Gebot. Tel. 05 11/81 06 73. 69 614

Motorräder

MOTORRADVERLEIH
Honda Gold Wing, Kawasaki
Telefon 02 21 / 36 20 63

Opel



Jetzt sind sie da:
Manta-Felgen 7x13"
Sofort ab Lager lieferbar!
Über 500 weitere Angebote im neuen Gesamtkatalog*
(*geg. DM 4,— in Briefmarken)
irmscher
7057 Winnenden, Waiblinger Str. 20, Tel (07195)2066

Auto-Ersatzteile siehe Seite 217

Opel GT/J 73, rot, Zweitwg., Cosmic LM-Felg., 185er Reifen, Rad., Extras, 8500.—. Tel. 0 52 52/59 18. 69 142

Stahlgürtel-Reifen für Opel und Ford
1a Ware, Sonderangebot
Uniroyal R 180 und R 240, Pirelli P 3 und CN 36 SM

175/70 SR 13	88,-	165 HR 14	108,-
175/70 HR 13	107,-	175 SR 14	99,-
185/70 SR 13	89,-	175 HR 14	119,-2)
185/70 HR 13	108,-	165/70 SR 14	104,-
195/70 HR 13	144,-1)	185/70 HR 14	133,-
235/60 VR 13	217,-	195/70 HR 14	155,-2)

Alle schlauchlos, 1) = Fulda, 2) = auch in Dunlop. Preise incl. MwSt., Versand per NN od. Montage in unserem Fachbetrieb.
AZS Reifen-Schneider, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18, Telefon 06 11 - 41 90 42

Manta A-Teile zu verk., Kotflügelverbr., Stabi., V.+H. Spez. Feder, gek. Verst., Lager u. Gummit., VB 900.—. Tel. 02 21/42 05 08. 69 617

Opel GT Racing Club bietet an:
8 GT und GTJ 1900 mit allen Extras, unfallfrei, in neuen Farben, TÜV-frei, 1 Jahr Garantie, auch Tuning.
Information 02 03/6 57 83, Herr Albrecht
Centralburo 02 03/2 92 85/6
68 886 H

Opel Blitz Kranwagen zu verk., fahrbereit, DM 1700.—. T. 0 76 32/57 18. 69 138

Solex 40DDH Doppelverg.-Anl., neuw., kompl. m. all. Einbauteilen, 450.— DM. Tel. 04 51/62 19 45, ab 18 Uhr. 68 884

Achtung!
Wir sind umgezogen. Neue moderne Werkstatt mit Leistungsprüfstand. Neuer Sportfahrerkatalog DM 2,— (Briefmarken).
Sonderaktion: Sport-Vergaseranlagen TÜV-geprüft zu Sonderpreisen. Sofort lieferbar.
Lexmaul OPEL TUNING
6074 Rödermark-Oberroden
Sennefelderstr. 31, Tel. 0 60 74/9 88 98

Commodore GS/E, Bj. 75, 46 000 km, Scheibenantenne, Rad., Lederdach, 195/70 Reif., VB 12 900.—. Telefon 0 64 23/69 52. 68 885

GT 1900 L, Bj. 6.72, TÜV frei, Extr., geg. Höchstgeb. Tel. 02 34/28 98 91. 69 616



Schmuckstück! Mit allen Extras, alles TÜV-eingetragen, sehr gut. Zustand, 7250.— VB. Chan Soedarmo, Klabunderweg 8, 7000 Stuttgart 60. 69 618

Opel Ascona, Bj. 74, 25 000 km, weiß, Polster rot, Garagenwag., 1. Hd., Pr. 7300.—. Tel. 07 11/20 61 23 02, Fuchs. 70 100

Original-Opel-Rallye-Zubehör-Ersatzteile.
Front- u. Heckspoiler
Frontspoiler, Heckspoiler, Kotflügelverbreiterung, tiefer gelegtes Fahrwerk, Vergaseranlage 17 PS-Mehrleistung, Rial-, Ronal- u. ATS-Sportfelgen.
Autohaus Garath
4 Düsseldorf-Süd, Rostocker-/Schuchardstraße, Tel. 0211/708800

Doppelvergaser Solex 40 DDH kompl. m. TÜV für Ascona, Manta 1900, DM 600.—, zu verk. Tel. 0 21 81/7 10 90. 69 835

Opel GTJ, 7.72, TÜV 78, 85 000 km, schwarz-gelb, 1a Zust., Extras, H 4, Radio, u. m., DM 7300.—. Telefon 0 42 02/28 67, ab 18 Uhr. 69 140

Opel GT 1,9, Bauj. 71, TÜV 78, ATS-Felgen, 195 HR 13, Radio-Cassetten-Stereo, Bestzustand, VB 6800.—. Tel. 0 70 72/31 57, von 17—19 Uhr. 69 837

Manta 19 L, Bj. 71, TÜV neu, unfallfr., rot, Rad., SD, 6" LM-Felg. Irmscher getunt, ca. 110 PS, Serienteile vorh., 1. Hd., sehr gepfl., gut erh., VB 5000.—. Weiler, Postfach 610, 7170 Schwäbisch Hall. 69 839

Qualität und Schönheit:
Komplette Leichtmetallräder von AZS



ATS-, BBS-, GKN-, Rial-Felgen mit Stahlgürtelreifen Veith Pirelli (P3, P7, CN 36 SM, 446 SM) bzw. Dunlop (D1, Super Sport)

Wählen Sie aus dem wohl umfangreichsten Kompletträder-Angebot. Ständig 800 Felgen und 3500 Spezialreifen auf Lager.
WICHTIG: Nur 1a Ware. Rundlaufgeprüfte Felgen und Reifen, montiert, elektronisch gewuchtet, mit TÜV-Gutachten oder ABE. Viele gängige Größen auch abholbereit auf Lager.

Versand per NN, Preise inkl. MwSt. Durch Sonderangebote in anderen Reifenfabrikaten z. T. noch erheblich billiger.
Bei der Vielfalt der Möglichkeiten ist eine sachverständige Beratung notwendig. Nutzen Sie unsere langjährige Erfahrung, rufen Sie an oder besuchen Sie unseren neuen Ausstellungsraum. Programm-Auszug:

MIT PIRELLI:	Felge	Rial	ATS	BBS
175/70 SR 13	5x13	—	219,-	238,-
185/70 SR 13	5,5x13	204,-	219,-	—
185/70 HR 13	5,5x13	229,-	235,-	—
175/70 SR 13	6x13	209,-	219,-	249,-
185/70 SR 13	6x13	216,-	226,-	259,-
185/70 HR 13	6x13	229,-	235,-	279,-
195/70 HR 13	6x13	268,-	288,-	—
235/60 VR 13	8x13	—	386,-	—
185/70 SR 14	5,5x14	244,-	256,-	—
185/70 HR 14	5,5x14	274,-	286,-	—
185/70 SR 14	6x14	—	—	244,-*)
185/70 HR 14	6x14	—	—	274,-*)
185 HR 14	6x14	282,-	294,-	369,-

	Felge	Rial	ATS	BBS
195/70 HR 14	7x14	319,-	339,-	379,-
175/70 SR 15	5,5x15	—	259,-	—
195/50 VR 15	5,5x15	—	439,-	—
MIT DUNLOP:				
195/70 HR 14	6x14	299,-	319,-	379,-
205/70 HR 14	6,5x14	309,-	329,-	—
205/70 VR 14	6,5x14	339,-	349,-	—
195/70 VR 14	7x14	339,-	359,-	399,-

*) nur mit GKN-Felge lieferbar

AZS Reifen-Schneider, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18 Tel. (06 11) 41 90 42

Ascona 16 S, Autom., Bj. 75, 58 000 km, TÜV 2.79, blauorange, 2 Spoiler, Interspeed.-Lenkr, 4 Hella, 1 Recaro, Britax 185/70, a. §. 07621/75241. 69 139

Diplomat V8, 5,4 Ltr., 230 PS, Bj. 4.73, TÜV 2 J., alle Extr., 124 000 km, Preis VB 10 500.—. Köln 7 60 41 07. 69 144

Verk. Ascona 16 SR, Irmscher-Fahrw., Abarth-Auspuff, 4 Cibie-Halogen, Reifen 185/13, Heigo-Ü.bügel, Trippmaster, Hosentr.-Gurte. Tel. nach 18 Uhr 0 56 84/73 13. 69 143

150 Opel
Kadett, Ascona, Manta, Rekord, Commod., bis zu 3000.— unter inländ. Preisempf., volle Garantie. IMPEX-Autos, Bruchsal, Tel. 0 72 51/99 11. 69 348 H

Manta 19 SR, 44 000 km, Kotflügelverbr. 8" 235/60, Spoiler, Radio, Winterreifen auf Felgen, DM 8750.—. Tel. 0 21 22/5 06 46, nach 17 Uhr. 68 883

Vk. f. GT 1900: Getr., H-Achse, ges. Innenausst. Tel. 0 59 32/22 96. 69 141

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für OPEL, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt OP u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130.**

Comm. GS Coupé, 7.75, 70 000 km, signalgrün, schw. Haube, Vi.-Dach, Servol., Recaros., Sportl., BBS, 7J× 14, a. TÜV, Ster.Cass., NP 24 000.—, VPr. 16 000.—, unt. Chiffre A 10/68 882

Pkw-Ankauf Bj. 73—77
Alle Typen - Tel. 0 71 52 / 2 65 30
70 061 H

Diplomat 5,4-Getriebe 750.—, Rekord-Automatik 350.—, Commodore-Autom. 400.—, Kadett-Getriebe 250.—. Tel. 0 27 35/34 75. 69 620

Su. GT/GTJ, EZ 74, 1a. T. 05908/330. 69 838

Diplomat A-Maschine, ca. 50 000 km gel., DM 1500.—, Standort Hamburg. Tel. 0 40/22 50 40 Herr Mayr, oder 7 23 25 10 Fredy Jenkel. 69 621

Kadett GT/E, 6.76, 10 000 km, Sperre, Recaro, DM 11 500.—. T. 0 66 53/2 93. 69 836

Opel Kadett GT/E, Irmscher-Tun. Gr. 2, 27 000 km, TÜV zugel., Bj. 76, 120 PS, 5-Gang, viel Zubeh., gelb/grün. Autohaus Walter Huber, Tuttlingen, Telefon 0 74 61/60 81. 69 622 H

Ascona 16 S, opt. Fahrz., 120 PS, 2. Motor 80 PS, Koni, Sperre 75%, Ü-Bügel, Halogen, Radio u. v. m., DM 6500.—. Tel. 0 71 41/7 24 77, abends. 69 619

Peugeot

Auto-Ersatzteile siehe Seite 217

504 Coupé, 8.74, 38 000 km, 106 PS, 1. Hand, 12 000.— + 11% MwSt. Telefon 0 71 95/47 63 oder 43 67. 70 101 H

504 Coupé, 70/76, kupferdiam. Bestzust., Geb. T. 02161/180333 + 80287. 69 844

Neuwagen-Import: 504 GL, 12 990.— DM; 504 Cabrio, 22 000.— DM + Fracht. Auto-Krämer, 6689 Merschweiler/Saar, Tel. 0 68 25/52 93. 70 062 H

Peugeot 404 C Paris 1968, Hardtop, erst 58 000 km, Bestzust., 3600.— VB. Telefon 02 01/77 16 40. 69 147

Peugeot 304 S Cabrio zu verkaufen. Tel. Düsseldorf 02 11/40 20 46. 69 146

Peugeot 504 Cabriolet, Bj. 70, TÜV 1978, viele Neuteile. Angebote an Chiffre A 10/69 145

Peugeot, alle Modelle, bis 17% unt. Preisempfehlg. **Autoimport Kugel,** 5503 Konz, Telefon 0 65 01 / 30 82

104 ZS (Coupé), 66 PS, Bj. 2.76, km 20 000, gt. Zustand, VB 8000.— DM. Udo Tirre, Wehe 118, 4993 Rahden. 68 887

Weg. Familienzuwachs, 504 Coupé, Bj. 71, Autom., Einspr., Neulack., werkstattüberh. Tel. werkt. 8—9 Uhr 0 50 74/10 35. 69 623

Peugeot 605 Autom. Vorführwagen, mokka-met., Radio, el. Schiebedach, Bj. 11.76, 6000 km. Baier Automobile, Tel. 07 11/81 30 11. 69 624 H

504 Cabrio, 4 Zyl. o. V6, in gutem Zust., v. Priv. ges. Chiffre A 10/69 625



Talbot-Spiegel – klassisches Original!
(nur echt mit grün-schwarzer Linsen-Marke Talbot Berlin)
- mit rundem, ovalem oder rechteckigem Kopf (Bild)!
- zeigen in einem ungeteilten Bild 2 bis 3 Fahrspuren zugleich – daher ideal auch für rechts!
- ganz aus bruchfesten NE-Metallen, anerkannt langlebig, waschanlagen-sicher feststellbar!
- und dazu: bildschöne Zierde selbst für kleine Wagen!

Informationsmaterial kostenlos vom Alleinhersteller:
Talbot + Co., Ebersstraße 80, D-1000 West-Berlin 62 (US-Sektor)

Pontiac

AB LAGER DÜSSELDORF Firebird Esprit, fabrikn., mittelbl./w.
cae Düsseldorf
02 11/50 16 05
69 920 H

Firebird Trans Am 7,4 Liter, mit allen Extras, Bj. 76, 20 000 km, 0 92 08/7 51. 69 845

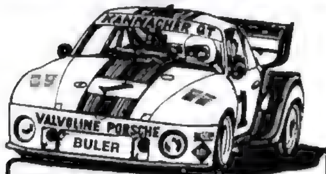
Firebird Transam Notverkauf!! Bj. 75, 41 500 km, 275 PS, silber-met., sehr gt. Zustand, LM-Felgen, Stereo, Klimaanlage, el. Fensterheber u. weitere Extras, weg. Versetzung ins Ausland für 12 000.– DM. J. Sellner, Alexanderstr. 16, 545 Neuwied. 69 149

Pontiac Trans AM, Bj. 73, rot, Mot.-Ku. 10 000 km, Ster.-Cass., VB DM 14 800.–. Tel. 0 91 88/16 05. 69 148

Pontiac Trans Am 400, 6,6 Ltr., 1. Hd., EZ 5.73, 51 000 km, 2. Wagen, Color-vergl., TÜV 3.79, weiß, NP 36 000.–, VB 14 200.–. Tel. 0 73 09/25 55 o. 25 29. 69 626

Porsche VW-Porsche

KANNACHER GT RACING GMBH



PORSCHE GEBRAUCHTTEIL-LAGER
Ständig 50 Motore auf Lager.
RENNWAGEN-VERKAUF
PORSCHE GT · Gruppe 3/4/5·
Rennmotore von 210–600 PS.
PORSCHE UNFALLWAGEN-ANKAUF
Abholdienst für ganz Deutschland.
Schnelle Abwicklung · Höchstpreise·

415 Krefeld · Grüner-Dyk 37
RUF: (02151) 26977
AUTO-TEL. 02 03/0 55 56 58

Auto-Ersatzteile siehe Seite 217

Porsche 356 ABC-Teile gebraucht, billig. Tel. 0 71 21/3 37 36. 69 179

Carrera RS Turbolook mit 8 + 9", el. Fenster, 50er Serie, 67 000 km, weitere Extras, Bj. 5.73, VB 28 000.–, Inz. mögl. Tel. 0 23 27/3 52 64. 69 180

Super 90-Motor, kpl. mit Verg., 900.– DM. Tel. 02 02/8 05 88, ab 19.00 Uhr. 69 181

912, Bj. 69, letzte Serie, Originalzustand, S-Ausst., S-Felgen usw., DM 7900.–. Tel. 0 75 81/38 26. 68 896

Gebrauchte Porsche

ständig auf Lager, 356 C, Carrera 2, 911, 912 und Rennwagen. **M. FREISINGER & Co. 75 Karlsruhe 21,** (Daxlanden), Waldweg 2, Telefon 07 21/59 26 61

914/2,0, Bj. 7.75, 30 000 km. Telefon 0 53 61/2 56 57. 69 175

914/4, 2 Ltr., Bj. 73, TÜV 12.78, km 77 000, goldorange, Extr., DM 7800.–. Telefon 0 66 61/5 04. 69 176

924, Bj. 2.76, 15 000 km, gr.-met., div. Extr., VB 20 800.– zvk. 06 21/37 76 96. 69 177

356 C Coupé, 75 PS, Bj. 64, 92 000 km, nur als Zweit- u. Garagenwagen gef. s. guter Zust., blau, TÜV 79, nicht unt. 7000.– zvk. 06204/4884, a. 19 h. 69 178

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für Porsche 911/2 + 2.2 l, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt PS u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130

911 T Targa, 2,2 Ltr., Mod. 71, TÜV 6.78, 5-Gg., 116 000 km, grün, v. Extr., scheckh.gepfl., VB 10500.–. 0202/427562 69 174

Su. Porsche 911 o. 911 Targa, ab Bj. 74/75, Opel Manta 1,9, Bj. 73, 58 000 km, müßte in Zahlung genommen werden. Tel. 09 21/9 25 97, ab 18 h. 69 166

Unfallwagen v. Privat gesucht, gute Bezahlung. Tel. 0 76 21/7 46 98. 69 167

Porsche 911 S, Bj. 69, TÜV 2 J., gen.-überh. (nachweisbar), DM 14 500.–. Telefon 0 93 05/5 20, ab 20 Uhr. 69 168

Carrera, Mod. 75, Klima, u. viele Extras. Albrecht 0 81 06/40 04 o. 40 01. 69 169

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u Totalschäden zu absoluten Tageshochstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung
Tel.-Sa.-Nr 02 34/5 26 66, n 19 h 6 58 48

Porsche Targa 911, 2,7 Ltr., Bj. 7.75, gelb, 29 000 km, Faltdach, Stabis, S-Ausst., 5-Gg., Garagenwag., Bestzust., weg. Auslandsaufenthalt kurzfristig zu verk., DM 27 500.–. Telefon 0 22 21/34 61 47 und 34 29 94. 69 170

911 S Targa, 2,7 Ltr., Bj. 74, gen.-überh., div. Extras, DM 24 000.–. Tel. 04 21/6 36 13 97, nach 19 Uhr. 69 171

914/2,0, EZ 2.75, 40 000 km, Jub.-Modell, 185/70 VR 15, Rad.-Cass.-Rec. u. alle Extras, VB DM 12 000.–. Tel. 02 02/47 44 52. 69 172

S-Felg. 8" à DM 400.–. 0 87 21/20 91. 69 173

Gebrauchtteillager
täglich Expreßgutversand
Höchstpreise für Unfallwagen
4 D, Werstener Feld 65-69, 0211/767750

1975 **PORSCHE** 1976
GT-EUROPAMEISTER TEBERNUM
verkauft Turbo, Carrera + Targa, 2,7 Coupé + Targa, 2,4 Coupé + Targa, 2,7 Turbo-Look. Ständig 25 gebr. Porsche auf Lager.
4152 Kempen 3 (Tönisberg)
0 28 45/81 38-39
70 073 H

Su. Porsche 911, alle Typen a. def., reelle Abwicklung. Fa. Krämer, Tel. 07 11/82 20 07. 70 063 H

Motoren für 356, 912 u. 911 sowie andere Porsche-Teile zu verkauf. Suche defekte Motoren u. Unfallwagen. Tel. 0 21 61/19 90 96. 70 064 H

Turbo Hecksp. m. Gum. + Git. 450.–, Carrera Hecksp. m. Gum. 400.–, Kotf.verbr. Turbo, Carr. RSR St. 40.–, Carr. 74 RSR Stoßst. v. 250.–, h. 200.–, Carr. 73 RS Frontspoiler 160.–, G. Frontabschluß m. Lippe 460.–, G. Heckabschluß m. Hörner + Ecken 420.–, G. Einstiegleisten Turbo + Carr. 90.–. Preise 11% + Fracht + N.N. Fa. Weinhold 061941314 CH, Basel, Sprengart D 0 61 29/80 61. 70 065 H

UNFALL-PORSCHE FÜR FILMAUFNAHMEN

auch techn. def. Fahrzeug, geg. Barzahlung, Sofortabhol. 07 11/60 57 65. 69 667

924 v. WA, gelb, Bj. 3.76, 14 000 km, zu verk. Tel. 0 71 50/3 12 67. 69 849

Carrera-Karosse ab Bj. 73, a. leicht beschad., gesucht. Tel. 06 11/54 34 59. 69 850

Turbo 77 fabrikneu, noch nicht zugel., 2000.– unt. NP. Tel. 0 61 98/91 42, ab 19.00 Uhr. 69 842

914/6, schw., Sportkit, 6J/S. Tel. 02 02/66 66 44. 69 843

Div. 911-Teile, 7J15, innenbelüftete Br.scheiben (4 Stck.) m. Sattel, Hauben, Lenkung, Aufhängung v. u. h. etc. Telefon 02 31/12 64 84. 69 156

911 S, Mod. 74, 175 PS, 39 000 km, Alu-Felg., el. SD, Sportomatic, 1a Zust. DM 22 500.–. Tel. 0 71 53/6 35 33 (Mo.–Fr.). 69 841

P R E I S S C H L A G E R
ACHTUNG PORSCHE-FAHRER
Scheiben u. Stehbolzen für Spurverbreiterungen (Porsche 911) sofort lieferbar. Tel. 02 34/26 43 96. 69 159

Privat sucht geg. bar Unfallporsche (auch Turbo), Felg. u. gebr. Ersatzteile. Tel. 0 23 27/3 52 64. 69 160

Porsche Carrera 3,0 Ltr.
EZ 7.75, 32 000 km, 235 PS, 220 km/h, 5-Gg., schwarz-met., Ster.-Cass.-Rad., Alarmanl., Heckwischer, el. Fenster, autom. Antenne, Feuerlöscher, Recaros, SD, breite Felgen, 32 000.– DM. Joachim Sellner, Alexanderstr. 16, 5450 Neuwied. 69 161

Porsche kauft 0221/622880
69 851

4 neue Orig. Porsche-Felgen, 7", m. Dunlop 185/70 VR 15SP57-Reif., (5000 km) für 270.– per Stück zu verk. Tel. 0 52 54/32 32 b. 17 h; 0 52 51/5 65 22 ab 18 h. 69 852

VW Porsche 2.0, Mod. 75, 65 000 km, (f. DM 5000.– Extras), NP 24 000.–, VB 12 900.–. T. 0 71 21/3 86 89. 69 853

T6 Schürze, Verd. vk. 04 31/39 17 80. 69 854

Wer verkauft von Privat einer 26-jähr. Porschefahrerin zu günst. Monatsraten o. A. einen Porsche Targa 2.2/2.4 resp. 914/6? Überpinselte Schrottexemplare nicht gefragt, genügend Detailkenntn. vorhanden. Zuschr. unt. Chiffre: A 10/69 855

Carrera, 12.76, Extras, VB 44 500.–, Privat. Tel. 0202/72 23 25. 69 856

Suche Motor 3,0 Carrera und Getriebe. Tel. 0 89/60 11 33. 69 857

SPOILER
100%ig für 911 paßgenau mit Rücknahmegarantie.
Die stabilsten und saubersten Teile auf dem deutschen Markt.
Telefon 0 89/3 08 18 74
70 068 H

Turbo 75, silbergrün, SSD, 24 000 km, 48 000.–. Tel. 0 43 31/2 32 91. 69 858

Carrera 12.74, Turbo-Kar., 2,7 Ltr., 8 + 9 Zoll BBS, braungold, 40 000 km, DM 28 900.–. Tel. 0 43 31/2 32 91. 69 859

Porsche 911 Targa 2,7 L, Mod. 1975, 50 000 km, S-Ausst., met., Radio-Cass.-Stereo, 5-Gg., unfallfr., Pr. 26 500.–. Tel. 0 26 41/2 45 87. 69 860

Barank. sämtl. Typ. 07 11/29 72 66. 70 066 H

thiel
Karl Thiel GmbH & Co.
Porsche-Direkthändler
Detmolder Str. 73 · 4790 Paderborn
Tel. 05251/5246

911 Targa 75, rot	27 500 DM
911 Targa 75, rot	25 750 DM
911 Targa Sportomatic 74, gelb	24 800 DM
911 Targa 71, weiß	12 800 DM
911 Coupé 75, blau	27 900 DM
911 Coupé 75, silber	27 500 DM
911 Coupé Sportomatic 75, weiß	27 500 DM
Vorführwagen 911 Coupé, Targa, 924	
914 2.0 C 73, silber	8 950 DM

69 630

2002 Turbo, 6.74, TÜV 78, ATM, 48 000 km, silbermet., Radio, Halogen, Reif. neu, VB 14 500.–. 0 78 21/6 72 00. 69 861

Porsche 911 Targa 76, 1. Hd., viele Extr., Finanz. mögl. 02 21/62 28 80. 69 656

Suche Porsche Rennwagen, Typs 550, R 5, R 560, 904, 906, 910, 907, 908, 917, außerdem rostfreier Typ 356, alle Jahrgänge. Bitte schicken Sie Bilder usw. zu. Ca. Stoddard, 38845 Mentor Avenue, Willoughby/Ohio. 66 403

914/4 f. DM 2700.– überh., TÜV neu, VB 7200.–. Tel. 0 27 21/7 08 23. 69 657

356 B, Bj. 64, rot, 5900.–, VB, v. Priv. Tel. 0 68 68/5 17. 69 658

911 Targa, 11.76, speedwaygrün. Tel. 0 53 61/22 51 89, ab 17 h 0 53 66/71 64. 69 659

911 E/71, 78 000 km, Bestzust., Extr., VB 11 900.– T. 02 02/8 12 59, ev. Inz. 69 157

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN FRONT- UND HECKSPOILER MIT TÜV, UMBAU, FÜR BMW, FORD, OPEL, PORSCHE, VW SCIROCCO, GOLF, KÄFER, 914. 0 61 98/75 98. 70 088

Porsche Turbo, Modell 77, alle Extras, Neupreis 80 000.–	für DM 59 000.–
Porsche 911 Coupé, Modell 77, SSD, 5-Gang, Radio, Color	DM 35 000.–
Porsche Targa Carrera, Modell 74, viele Extras	DM 28 000.–
Porsche 911 Targa 2.7, 74	DM 23 000.–
Porsche 911 Targa 2.7, Bj. 75, Sportomatic	DM 26 000.–
Porsche 911 E Targa, 72	DM 15 000.–
Porsche 911 S Coupé, Sportomatic, 2.7 Liter, Color	DM 20 000.–
Porsche 911 Coupé, 74	DM 22 000.–
Porsche Carrera 2.7, Bj. 73, viele Extras	DM 22 000.–
Porsche 911 Coupé, Bj. 75, viele Extras, 33 000 km	DM 26 000.–
Porsche 912, Bj. 69, nur 56 000 km	DM 9 000.–
Porsche 911 T Coupé, Sportomatic, 2.4	DM 12 500.–
VW-Porsche 914/6, Bj. 71	DM 10 000.–
VW-Porsche 914/4, Modell 74	DM 10 000.–
Porsche 924, Bj. 76	DM 19 000.–
Porsche 924, Bj. 77	DM 21 000.–

und weitere gebrauchte Porsche.
MANFRED FREISINGER
Waldweg 32, Telefon 07 21/59 26 61
7500 Karlsruhe-Daxlanden. 69 638 H

AT-Motoren 4- + 6-Zyl.-Porsche ab 1400.– DM. **Suche** defekte Motoren. Fa. **WEISSWANGE**, Schulstr. 43, 6073 Egelsbach/Ffm., Tel. 0 61 03/4 21 87. 70 076 H

Mot., Getr., gebr., überholt, Gebrauchtwagen u. Teile. Kaufe def. Wagen, Mot. u. Getr. **Auto Nestler,** 605 Offenbach/M., Mainkurstr. 3, Tel. 06 11/86 58 68. 70 078 H

Verk. 4 Alu-Druckg.Felg., 6", neuw., DM 650.–. Tel. 09 41/5 15 47 ab 20 h. 69 840

Porsche-Barankauf
Auszahlung sofort nach Besichtigung
PORSCHE WUPPERTAL
MAGNER TEL. (0202) 705070

Porsche 911 T 2,2, Bj. 6.70, 5-Gg., S-Felg., Front- u. Hecksp., TÜV 7.78, VB 9500.–. Tel. 02 09/7 31 96. 69 653

911 S Targa, ATM 42 000 km, Mod. 71, TÜV 2.79, Bestzust., Extras, 13 500.– DM. Tel. 0 81 61/8 32 15. 69 654

911 T Targa, 70, TÜV 9.78, 115 000 km, S-Ausstat., VB 9500.–. 0 64 02/4 77 69 655

1 Turbo-Spoiler, orig. 1000.–. Tel. 0 89/8 41 57 01. 70 069 H

PHOENIX
2010 Stahlflex

165/70 SR 13 tl	78,-	205/70 HR 14 tl	139,-
175/70 SR 13 tl	89,-	205/70 VR 14 tl	159,-
185/70 HR 14 tl	119,-	185 HR 14 tl	129,-
195/70 HR 14 tl	132,-	195 HR 14 tl	154,-
195/70 VR 14	149,-	tl = schlauchlos	

Versand per NN frachtfrei ab 4 St.
Fritz Ihle Reifenhandel KG
Tel. (0 72 21) 6 55 00/6 16 36
7570 Baden-Oos

Carrera 3.0, silber-met., 5.76, Front- und Heckspoiler, Color, 50er Reifen, Bilstein, Stereo etc., 17 000 km, DM 41 000.– + Mehrwertsteuer. Telefon
02 31/85 13 76
70 097

356 C Roadster, Bauj. 64, bildschön, neues Dach, Motor überholt, 10 800.– DM. Tel. 07 11/22 49 73. 70 102 H

Barankauf gepflegter Porsche. Tel. 0 40/45 87 89. 70 067 H

Porsche sucht Tel. 0 40/5 50 50 38. 70 070 H

1 Turbo-Hecksp. mit Gum. + Git.
1 Carrera-Frontspoiler
1 Carrera RSR-Front-Heckstoßst.
4 Turbo-/RSR-Verbreiterungen
1 G.-Modell-Stoßst. vorn + hinten
zum Tagespreis
Sonstige div. Porsche-Teile
Tel. 0 61 21/56 23 92 - 56 07 83.
70 071 H

911 T Cp., 71, Totalschad., Karosse Brief u. Fahrgestell. Gebot unter Telefon 0 30/8 53 89 84. 69 353

911 S Carrera, Ausstattung, Mot. + Getr. neu, kpl. Koni-Fahrwerk, Heckspoiler, Schalens., 75er Sperre, alles eingetr., Sonderlack., Pr. VB. Tel. 0 62 02/47 06. 69 645

Gebrauchtteile - Verkauf und Reparatur
Großangebot: Motoren, Getriebe, Unfallwagen gesucht. **D. Schreiner,** 7147 Hochdorf/Enz bei Stuttgart, Telefon 0 70 42/65 60.

911 S, Bj. 71, 2,7 L, 175 PS-Mot., km 35 000, div. Extras, wie Kotfl.-Verbr., Carrera-Bereif. u. -Felg., Radio, etc., gelb, TÜV abgen., VB 13 500.–, DM. Tel. 0 21 01/6 93 00. 69 846

Neue Porsche S-Felgen,
7″ 270.–, 8″ 310.–, 9″ 360.–.
6″ gebr. ab 60.–. T. 0 28 53/23 11.
69 847

WIR BAUEN IHREN PORSCHE UM: G Mod. Carrera Turbo, Reparaturen und Unfallinstandsetzung. Auto-Service am Flugplatz 170, 68 Mannheim 25, Tel. 06 21/40 38 83. 70 072 H

Suche def. Motoren und Unfallwagen
Verk. Motoren Tel. 0 23 53/22 99.
70 075 H

Motoren sämtl. Typen vk. 06151/713701. 70 077 H

Porsche-Teile: 1 Turbo H-Sp. m Gum. 500.–, 1 Car. Fr.-Sp. 73er 150.–, 4 Alu-Felg. 7″ 1000.–, 1 2,7 Ltr. 5-Gg-Getr. 1250.–, div. Teile auf Anfrage. Telefon 06 11/30 31 47. 68 892

Porsche-Teile: 1 Porsche 2 Ltr.-Mot., 4 Alu-Felg. 7″, 1 lack. Dach 914/6, gelb, Preis VB. Tel. 06 11/30 31 47. 68 893

356 B, Bj. 61, in Teilen od. kompl., billig zu verk. Schomann, Hallerstr. 132, 4830 Gütersloh 12. 68 894

911 T 2,4, 7.73, 65 000 km, S-Ausst., Extr., Ausstellungswagen der IAA, Frankfurt, unfallfr., scheckheftgepfl., 60 000 Inspekt./Reifen 90%, 17 900.– VB. Tel. 0 26 63/41 13. 69 350

4 orig. Porsche-Felgen 2×7″ u. 2×8″ auf Dunlop-Regenreifen, DM 2450.–. Telefon 07 11/77 44 07. 69 351

Porsche turbo, Bj. 75, schwarz, Klimaanl., el. Fenster, unfallbeschäd., Preis 27 500.–. Tel. 0 22 21/48 38 10. 69 352

Wärmetauscher f. 911, weit unter Neupr. zu verkaufen. T. 0 82 65/2 66. 69 633

914/4, Bj. 72, TÜV neu, Bestzustand, orig. 44 000 km, Alu-Felgen, Radio, DM 8800.–. Tel. 0 75 81/38 26. 68 897

Suche 911 T 2,4 Targa, unfallfrei, 1. Hd. Tel. 06 51/40 87 14-81 55 36. 68 898

Porsche Carrera, Bj. 6/74, Bestzust., 210 PS, alle Extras, grün, 70 000 km, NP 53 000.–, v. Privat abzugeben, VB 28 500.– + MwSt. T. 09 31/1 23 00. 68 899

914/6, Bj. 6.72, 1a. T. 0 52 03/35 79. 68 900

Turbo-Schreck: 911, 3,0 Ltr., 285 PS, gelb, Col., Stereo etc., opt. orig. Turbo, VB 29 000.–. T. 0 23 32/1 46 63. 68 901

911 S, 2,4-Ltr.-Sportomatic, Bj. 72, 95 000 km, werkstattgepfl. Bestzustand, Stereo-Cass.-Radio, neu bereift, DM 17 000.–. T. 0 61 04/60 12 12. 68 915

Suche turbo, Targa od. Carrera Targa, Mod. 77, geg. bar. T. 05202/3336. 68 916 H

Turbo, 5.76, silber-met. (wie neu), 29 000 km, Top-Zustand, werksgepfl., SD, DM 51 000.– + 11% MwSt. T. 0 67 61/24 87, bis 19 Uhr. 69 627

Porsche 912, Bj. 67, TÜV 79, guter Zust., 6800.– DM. T. 0 21 75/58 63. 69 628

Porsche 356 A, TÜV 79, Mot. neu, generalüberh., Liebhaberst., v. Priv. geg. Gebot zu verk., ab 18 Uhr Tel. 0 40/7 53 03 78. 69 629

Echte Gelegenheit! 911 S, Bj. 72, 2,4 Ltr., silber, Col., el. SSD u. Fenster, Stereo, unfallfr., sehr schnelles u. zuverl. Fhrz., wie neu, für nur 13 700.– DM abzugeben. Tel. 0 75 71/37 29, abends. 69 631

Carrera Coupé, 3 Ltr., schw., 21 000 km gel., m. viel Zubeh., f. 46 000.– zu verk. Tel. 0 26 81/33 11. 69 632

3,0 Carrera, Bj. 77, 4500 km, indischrot, 44 000.–. T. 0 21 93/22 04. 68 902

Porsche turbo, orange, 6.75, 53 000 km, 1. Hd., 7 und 8″-Felgen, Radio-Stereo, nur Werkskundendienst (wurde bei Porsche in Stuttgart gewartet) DM 45 000.– incl. MwSt. Autohaus, 8493 Kötzting, 0 99 41/14 87. 68 903 H

PORSCHE WUPPERTAL
MAGNER · TEL. (0202) 705070

Mehrere Martini-Porsche 924 sowie 911 sofort lieferbar. Vorführwagen Carrera, Turbo, Sportomatic 911 und weitere 45 gebrauchte Porsche und mehrere Sportwagen aller Fabrikate vorrätig. Bevor Sie sich entscheiden – sprechen Sie mit uns.

4 Original Porsche 7″-Felgen, ber. Dunlop 185/70 VR 15, Stck. 350.– DM. Telefon 0 23 73/6 18 21. 69 354

911, Bj. 74, ESD u. w. Extr., 18 000 km, w. neu, 27 800.–. 0 22 21/66 12 56. 69 355

356 S 90, SSD-Coupé, § 3.79, 6500.–, 60 PS-Cabrio, § 7.77, ATM, 4500.–. Telefon 0 92 81/9 28 55. 69 356

Carrera Targa-Vertrag, Fahrzg. sofort lieferbar, neuer bzw. neuw. Range Rover wird in Zahl. gen. T. 0 89/7 91 29 28-69 60 76. 69 357

Targa 911 S, 3.73, rot, 66 000 km, Sportomatic, Stereo-Cass.-Rad. Berlin, Turbo-Heckspoiler, TÜV 4.79, VB 21 500.– incl. MwSt. Telefon 0 44 21/4 14 21, ab 20 Uhr 0 44 23/7 60. 69 358

911 Targa, Bj. 3.75, orange, unfallfrei, 2. Hd., Privatverk., 55 000 km. Auto-Rieger, Tel. 07 11/33 33 20. 68 910

Porsche Rohkarosse Coupé gesucht. Telefon 0 30/4 91 38 14. 69 359

Porsche Carrera Targa, Mod. 75, NP 52 000.–, grün, v. Zubeh., unfallfrei, DM 35 000.– incl. Steuer. Telefon 09 11/33 65 30. 69 150

PORSCHE FLEISCHHAUER
Ein guter Name für Neu- und Gebrauchtwagenkauf

Wir haben stets eine große Auswahl an PORSCHE-Neu- u. Gebrauchtfahrzeugen,
die keine Wünsche in Farbe und Ausstattung offenlassen!

Sprechen Sie mit uns über Ihren nächsten PORSCHE-Kauf

KÖLN
Tel. 02 21/38 50 54, Raderberggürtel/Ecke Bonner Str.
BONN
Tel. 0 22 21/23 80 51, Friedrich-Ebert-Allee
AACHEN
Tel. 02 41/50 40 11, Eintrachtstr./Ecke Talstr.
Alle Betriebe liegen an der Autobahn

911 S 71, TÜV 79, neu ber., s. gt. Zust., 11 000.–. Tel. 0 62 22/38 38. 69 360

356 C, Bestzust., Extr., überholter Motor, 0 km, 5900.–. T. 05 61/5 38 37. 69 361

911 T Coupé, 72, Bestzust., 100 000 km, 11 500.– DM. Tel. 0 61 21/4 57 31. 69 362

06 61/80 61

911 t, 2,4, 73, braun, Radio	16 900.–
911, 2,7, grün, 5-Gang, Radio	23 900.–
911, 2,7, weiß, Cibie, Radio	24 900.–
Targa 2,7, braunmet., Radio	25 500.–
Targa 2,7, 75, orange	26 900.–
Targa 2,7, 75, silbergrünmet.	27 900.–
Carrera Targa, 2,7, Radio	32 900.–
911, 165 PS, 77, Vorführw., 4500.– u. NP.	

PORSCHE-DIREKT-HÄNDLER **HANS KAHRMANN**
64 Fulda, Kurfürstenstr. 15/17
69 642 H

SCHULTZ GRUPPE

»Pluspunkte« der Schultz-Gruppe

- ständig 20 Vorführwagen aller Typen
- 50 Neuwagen im Bestand, daher schnelle Lieferung
- 35 Monteure mit langjähriger Porsche-Praxis betreuen monatlich 700 Service-Kunden

Wer besondere Leistung sucht, kommt zu uns.

GOTTFRIED SCHULTZ
4300 ESSEN
TELEX NR. 08 57 701 gses
RUF: 0201/620081

NORDRHEIN
4000 DÜSSELDORF
TELEX NR. 08 588 348 ndrh d
RUF: 0211/7704-1

RHEIN-WUPPER
5670 LEVERK.-OPLADEN
RUF: 02171/48011

ZEISLER
5600 WUPPERTAL
RUF: 0202/781781

LIEDTKE
4040 NEUSS
RUF: 02101/41044

924 gesucht, im Tausch oder durch verk. von Alfa Berlina, Bj. 76, 23 000 km, oliv-met., Extras, plus Wertausgleich in bar. Tel. 0 74 32/35 78, ab 19 Uhr. 68 905

Verk. Unfall VW-Porsche, auch in Teilen, 1 Getriebe, 1 1,7 Ltr.-Motor. Tel. 0 62 52/30 27. 68 906

Carrera Targa 74, 2,7, 55 000 km, Max-Moritz-Umbau auf Turbo, selten schönes u. gepflegtes Fahrzeug, alle Extras, unfallfrei, VB 33 000.–. Zuschr. unt. Chiffre A 10/68 907

914/4, Mod. 72, VB 5950.–. 089/6706769. 68 908

356 B, Bj. 62, 75 PS, 1a, SSD, ATM u. Getr., VB 5900.–. T. 0 71 30/2 19. 68 909

914/6, 135 PS, schwarz, Bj. 70, TÜV 4.78, ATM 5000 km, Extras, Pr. 7500.–. Tel. 06 11/62 69 37, abends. 69 634

Suche 911 ab Bj. 70, auch leicht beschädigt. Telefon 0 53 71/37 65. 68 888

356 C, Bj. 64, TÜV 4.79, + div. Ers.-Teile, VB 4500.–. T. 0 23 31/4 64 10. 68 889

911 T Targa, 6.72, 64 000 km, DM 14 800.–. D. Frese, Vogelsang 102, 2070 Ahrensburg. 68 890

Carrera 2 Ltr. Cabrio, Bj. 62, professionell restauriert, für DM 30 000.– oder Gebot abzugeben. Tel. 02 31/81 30 82. 68 891 H

Porsche 911 Targa, 2.77, 3000 km, speedway-grün, div. Extras, bis 16 h 0 53 61/22 66 93, sonst 0 53 62/24 21. 68 911

911 Targa, 11.76, speedway-grün. Tel. 0 53 61/22 51 89, ab 17 h 0 53 66/71 64. 68 912

Porsche 911 S, 180 PS, Coupé, orange, 75 000 km gel., 5-Gg., Recaro-Sitze, über 240 km/h, nur priv. gef., Rad., techn. + opt. 1a. Tel. 0 29 21/1 32 46. 68 913

Suche 912, auch m. Motorschaden, TÜV egal. Tel. 09 51/7 11 41. 68 904

Carrera Targa, 5.75, Ws, Chrom u. innen Sw, 5-Gg., Klima, Benzinheiz., el. Fensterheb., el. Heizungsregler, Scheinwerfereinzugsanlg., Heckscheibenwisch., Nebelschlußl., Intervallschaltg., Feuerlösch., Skiständer, Heckgepäcktr., vorne 7 J 15, hinten 8 J 15, Edelstahlketten, Blaupunkt-Stereo Berlin Cass., Türlautsprech., Alarmanl., opt. wie neu, nur Autobahn gefahren, Motor überholt, DM 35 000.–. T. 07071/27439-24331-23438. 69 363

Targa 911, 2,7 Ltr., Bj. 75, 58 000 km, grün-met., Color, Stereo-Cass., DM 25 500.–. Tel. 0 74 52/52 57, 55 58, 19 h. 69 154

Zugfreie Frischluft

Jetzt mit Staudruck-Reflektoren

AIR-PRESS®
Paßform Regen- und Windabweiser DBGM für Autoseitenfenster aus vacuumverformtem Acrylglas.
Erhältlich im Zubehörhandel und bei Ihrer Werkstatt. Bezugsnachweis und Prospekt durch:
Seibert Industrietechnik KG
1 Berlin 12 · Schillerstr. 10 · Tel. 030/3136771. Händler bitte Angebot anfordern.

Porsche VW-Porsche

Gebrauchtteile aller Typen am Lager Unfallwagen gesucht M. Freisinger & Co. Porsche-Gebrauchtlager 75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Waidweg 2, Telefon 07 21 / 59 26 61

911 Targa, 2,7 Ltr., 74, Extr. 071343803. 69 364

Porsche Turbo, EZ Ende 75, 47 000 km, unfallfr., s. gepfl., VB 52 000.– DM inkl. Tel. 0 40/46 47 48. 69 635

Carrera 74, ESSD, el. Fensterheber, P 7, DM 29 900.–. Tel. 0 52 54/75 20. 69 152

911 T, Mod. 72, Targa, LM-Felg., Neulack blau-met., S-Instr., AT 42 000, Recaros., 5-Gg., Stereo-Cass., Cibie, 13 000.–. T. 07 61/44 56 70, ab 17 h. 69 151

911 Targa, Bj. 71, 1. Hd., orig. km 74 000, DM 13 500.–. T. 05 31/32 95 00. 69 153

Suche 911 Targa oder Carrera ab Bj. 74, für Juni oder später geg. bar. Angebote mit genauen Detail-Angaben unter Chiffre A 10/69 155

922 Mod. 74, 64 000 km, 5-Gg., weiß, Color-Vergl., Stereo-Cass.-Radio, Bestzust., 23 000.–. T. 02 31/59 37 67. 69 666

Verk. 911 T Targa, Bj. 73, opt. 76, 90 000 km, VB 12 800.–. Tel. 02 11/ 32 14 24, MO–DO ab 15 h. 69 668

Porsche Barankauf
Vom Turbo bis 914
Tel. 0 28 45/81 38-81 39

911 Targa 75, 49 000 km, Bestzust., 26 900.–. Tel. 0 61 21/52 11 48. 69 669

911 Targa, 5.75, TÜV 79, ausgez. gepfl., 5-Gang, sämtl. Extras, 36 000 km, DM 29 800.–. T. 02 11/63 38 38. 69 673

922 E, 2,4, TÜV 5.79, VB 12 000.–. Tel. 0 21 51/2 35 69. 69 671

Porsche Carrera Targa RSR-Mod. 73, Motor 210 PS, 7 + 8", 50er Reifen, Scheelsitze, Hosentr., autom. Radio, Stereo-Cass., unfallfrei, wenig km, 18 900.–. T. 05 31/33 76 31, n. 18 h. 69 672

GRUPPE 5, Kotflügel, Heckklappe, Frontspoiler, gebrauchte Teile, preisgünstig zu verkaufen. BRIXNER, Stuttgart, Tel. 07 11/88 32 73. 69 636 H

911 E, Targa, Mod. 70, 2,4-Ltr.-Mot., 74, S-Ausst., Rostschäd., 5500.– DM. Tel. 0 62 21/8 51 51. 69 670

Auto-Schonbezüge



Lammfell-Bezüge
ab Fabrik – sehr preisgünstig. Für 950 Automodelle in vielen Qualitäten und Farben lieferbar

Senden Sie kostenlos
und unverbindlich die neue Musterkollektion mit Preisliste sowie den Farb-Prospekt mit Auto-Sitzpelzen.

Name
Straße
( )
Ort A 21

ERICH HUND
LOHSTR. 1-2 Abt. A 21
325 HAMELN
Telefon 0 51 51 / 76 25
Spezialfabrik für Auto-Schonbezüge

Turbo 76, 17 000 km, Extr., neuw., günstig von Priv. Chiffre A 10/69 349

356 B Cabrio, Bj. 63 m. Hardtop, TÜV 8.78, 6800.–. Tel. 0 83 82/59 85. 69 637

Porsche 911 E Targa, Mod. 71, gen.-überh., techn. u. opt. einwandfr., TÜV 79, alle Extr., v. Priv. zu verk. Tel. 05 21/45 08 50-48 75 66. 69 639

911 Targa, 2,7 Ltr., 7.75, 27 000 km, gepfl., 27 900.–. Tel. 0 64 21/73 60. 69 640

911 Targa, 2,7 Ltr., Bj. 74, ca. 60 000 km, DM 24 900.–. Tel. 04 21/50 23 04. 69 641

Reifen für Porsche
Sonderangebot, solange Vorrat reicht.

165 HR 15 TL	Pirelli CN 36 SM	108,-
185/70 VR 15 TL	Goody. weiß. Schr.	139,-
185/70 VR 15	Dunlop Sup. Sport	165,-
185/70 VR 15 TL	Pirelli CN 36 SM	175,-
215/60 VR 15 TL	Pirelli CN 36 SM	198,-
215/60 VR 15	Dunlop Sup. Sport	198,-
205/50 VR 15 TL	Pirelli P7 Stahl	364,-
225/50 VR 15 TL	Pirelli P7 Stahl	396,-

Garantie für 1a Ware. Versand per NN oder Montage in unserem Fachbetrieb. Preise inkl. MwSt.

AZS Reifen-Schneider, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18, Telefon 06 11 - 41 90 42

Porsche 911, 2,4 Ltr. Targa, Bj. 10/71, 5-Gg., Neulack, LM-Felg. Tel. 0 27 47/ 20 17. 69 662

ANSA-SPORTAUSPUFFANLAGEN
Mit Allg. Betriebserlaubnis für:
Renault R 5, R 5 TS, LS
und viele andere Fahrzeuge.
Fordern Sie unser Angebot an.
GM·racing·rennsport·zubehör gmbh.®
Sauerbruchstr. 3, 6831 Reilingen, Tel. 06205-6767, FS 0465980

914/2.0, Mod. 74, 70 000 km, gelb, LM-Felg., VB 8500.–. Tel. 0 44 97/2 22, nur Samstag und Sonntag. 69 165

Porsche 911 S Targa, 180 PS, Bj. 72, blau mit schwarzem Porsche-Schriftzug, Colorglas und andere Extras, 85 000 km, zu verkaufen. Telefon 07 91/5 26 93, nach 18 Uhr. 69 163

Porsche Targa, 11 Mon. alt, 5-Gang, 18 000 km, schn. Teile, get. Glas, m. Garantie, 35 300.–. T. 0 72 43/1 47 80. 69 665

911 S Targa, 2,7 Ltr., 175 PS, Bj. 74, 68 000 km mit div. Extr., unfallfrei u. sehr gepfl., VB 25 500.–, v. Priv. Tel. ab 17.00 Uhr 02 61/8 02 21. 69 162

911 S, 70, TÜV 3.79, Extr., VB 7900.–. Tel. 0 25 26/19 06. 69 649

911 E, Coupé, Alu-Felg., SD, Bestzust. zu verk. Tel. 0 77 20/40 06. 69 650

Teile zu verk. Tel. 0 70 71/2 74 28. 69 651

924 X/75, 2. Wg. v. WA. 0 53 61/7 62 83. 69 663

Auf alle AT-Motoren 20 000 km Garantie

Sofortiger Motorumbau, Motortuning Karosserieumbau auf Carrera oder Turbo An- und Ablieferung des Kfz zum Selbstkostenpreis bei Auftragserteilung. Suche defekte Motoren und Unfallwagen.

Heckflosse mit Gummi	520,–	Frontspoiler Turbo RSR	340,–
Kotflügelverbr. 8+9"	190,–	Heckabschluß Carrera	230,–
Frontspoiler Carrera	170,–	Heckabschluß Turbo	250,–

Umbauteile m. TÜV, Preise +11%, sonst. Umbaut. a. Anfrage
Autohof Theimann, Halver 02353/2299

Su. Mot. für VW-Porsche. Reinhard Esche, Roonstr. 17, 75 Karlsruhe, T. 07 21/81 26 43, 7.30–8 h und ab 20 h. 69 647

Neuer Porsche, Turbo-Motor, zu verk. Tel. 02 34/6 74 57 o. 47 07 11. 69 648

PORSCHE-REIFEN
245/60 VR 14 TL Pirelli CN36 DM 250,–
235/60 VR 15 TL Pirelli CN36 DM 250,–
Andere Größen siehe Sammelanzeige unter „BMW"
Reifenberger, Kirn, Tel. 0 67 52 / 29 58 und 23 00

911 T, 2,4, 6.73, TÜV 79, Bestzust., alle Extr., 85 000 km, VB 15 800.– DM. Tel. 04 21/44 35 63, ab 19 Uhr. 69 664

REIFEN für PORSCHE
Versand per NN oder Sofortmontage in meinem Servicebetrieb

185/70 VR 15	Dunlop SP 57	139.–
	Dunlop Super Sport	155.–
	Goodyear w. Schnfl	139.–
215/60 VR 15	Dunlop Super Sport	186.–
205/50 VR 15	Pirelli P7	364.–
225/50 VR 15	Pirelli P 7	396.–

Preise inkl. 11% MwSt.
Reifen-Höffken
5951 Neu-Listernohl · Tel. 0 27 22 / 74 62

Porsche Turbo Targa, ATM, 2,7, 26 000 km, 5-Gg., Kotflügelverbr., 7"+8", poliert, neue Ber., 50er Serie, 205 v. x 225 h., Achsverbr., v. + h. 70 mm, Front- u. Heckspoiler, Tacho 300 km/h, S-Ausst., Lederlenkrad, get. Scheiben, Scheinwerferwaschanl., el. Außenspiegel, neuer Lack (silbermet.), Blaupunkt Bamberg-Cassetten-Stereo, alles TÜV, VB 32 500.– DM. Tel. 06 11/61 10 14. 69 660

Porsche 924, Bj. 76, gelb, 11 000 km, Extr., VB 20 800.–. 0651/86081, b. 18 h. 69 661

AUTO-SERVICE
Altmann + Hansen GmbH & Co KG
Spez. Porsche-Tuning u. Karosserie
Gebrauchte Porsche in allen Preislagen. Alle Modelle, z. T. erst wenige Wochen alt TÜV-frei, Inzahlungnahme, Finanzierung.
56 Wuppertal 1 Tel. (0202) 310711

Turbo, Bj. 11.74, 45 000 km, Bestzust., 48 000.–. Tel. 0 71 52/4 35 02. 69 643

Porsche 911 Carrera Targa 3,0, 3.76, v. Werk als Turboversion umgerüst., wie Buchmann-Ausführg., braun-met., 13 000 km, 8+9"-Felg., Reif. neu, jegl. Zubeh., NP 75 000.–, jetzt f. 55 000.– incl. MwSt. 06 81/6 57 51. 69 652

911 S 68, gr. Fr.-H.-Spoiler, TÜV 5.79, Mot. (T), Getr., 0 km, VB 8000.–. Müller, 7 Stuttgart, Pf. 27 09. 69 646

911 E Coupé, 2,4 Ltr., S-Ausst., 54 000 km, § 79, VB. T. ab 18 h 05341/43357. 69 164

AUTO-TEBERNUM
PORSCHE
Gebrauchtteile-Verkauf Täglich Expreß-Versand.
Motoren 2–2,7 Ltr. mit Garantie + Einbau. Meisterbetrieb, Service und Reparaturen.
Porsche-Unfallwagen gesucht Ankauf in ganz Europa. Höchstpreise.
Cracauerstr. 26, 4150 Krefeld, Tel. 0 21 51/2 15 16

Renault

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für R 8–R 10, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt RE u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Pf. 5130

Frontspoiler R 12, 15 und 17, mit TÜV-Gutachten. Fa. Bommann & Lübbering, T. 02 01/6 01 69, Wolfsbankring 46, 4300 Essen-Borbeck. 69 675

An- und Verkauf: Renault Alpine, sämtl. Typen. Tel. 07 31/7 50 54. 70 079 H

Auto-Ersatzteile siehe Seite 217

Alpine 1600 SI, 1. Hd., alle Extr., DM 16 900.–, Inz. mögl. T. 0 55 51/5 12 24. 69 862

ALBERT-Renault R 5-Tuningkit, 1108/ 1300 ccm, 85/95 PS/DIN, öS 9619.– + MwSt. ALBERT, 6300 Wörgl, Österreich, Tel. 00 43/0 53 32/24 83.

A 310 Ü-Bügel, 200.–. 05 51/6 39 61. 69 366

Alpine A 310 V6, ca. 500 km, sämtl. Extr., umständeh. zu interessantem Preis abzugeb., v. 8–21 h 0711/466621. 69 365

Alpine 1300, Bj. 6.75, 45 000 km, 1. Hd., blau-met. Tel. 0 88 07/3 79. 68 917

R 17 TS, 5-Gg., 108 PS, Bj. 73, weiß m. schw. Rallye-Str., 4 n. Rf., el. Fen. u. SD, TÜV 79, Rad.-Cass.-Anl., VB 7500.–. Fritz Patry, 0 62 23/57 24. 69 182

Alpine 1300, Bj. 8.75, 10 000 km, metblau, VB 13 000.–. T. 0 26 66/2 31. 68 918

R 5 LS, 2 J., TÜV 79, 36 000 km, blaumet., 10fach ber., 6100.–. 0 23 55/5 07. 69 674

R 8 Gordini-Mot., EX Alpine 210, 1300 TC-121 PS, VB 2000.–. Tel. 0 52 54/82 22 57, nach 13 Uhr. 69 676

Alpin 1300, 76, 8000 km, 1. Hd., unffr., 14 500.–. Tel. 06 11/57 18 05. 69 469 H

R 5 TS, schw.-gold, Sonderl., 1a, EZ 4.76, VB 9200.–. T. 0 88 60/4 33. 69 863

R 5-Tuningsätze 80–105 PS
R 8/10/12 75–100 PS
Preis für Teilesatz, z. B. R 5 DM 1359,– + MwSt.
ALBERT-Nockenwellen 6300 Wörgl, Österreich, Tel. 00 43/53 32/24 83

Rennwagen

SCHRICK
Spezial-Nockenwellen und Ventilfedern
Dr.-Ing. Schrick, 5630 Remscheid-Lü., Industriegeb. Großhülsbg., T. 0 21 91/5 30 67/68

Sauber C 4, Bauj. 75/76, Gr. 6, Motor BDG 2000, 22 Übers., 8 Rad, ohne Mot., DM 29 000.–, Mot. DM 16 000.–, evtl. Miete, evtl. Porsche a. Zhlg. Tel. CH 0041/62 51 70 71/Renold. 69 910

Opt. NSU 1000, Gr. 2/5, 3 Übersetzungen, neue Slick/Regenreifen, 12 Rennen, Spiess-Renngetr., -fahrgest., -mot., VB 5500.–. T. 0 88 61/78 45. 69 677

Formel 3 Toy., Bj. 76, 5 Rennen gel., umständehalber preisg. zu verk. Tel. 0 70 51/22 00. Nehme evtl. Pkw in Zahlung. 69 678

FV 1300, Scheibenbr., Slicks, Regenr. Kaimann, DM 2400.–. 0 91 28/23 02. 68 923

Pkw-Transporter, 2000 kg Hochlader, 5 Mon. alt, 2950.–. T. 0 77 38/4 15. 68 924

Postert-Werks-Celica Gr. I (weiß/lila) für 77 kompl. neu aufgebaut evtl. mit Betreuung zu verk. Tel. 02 01/25 02 03 + 25 01 91

TOYOTA POSTERT
43 Essen
69 367

Suche FV 1300, ält. Modell, kompl. Tel. 05 61/2 51 95. 69 184

Formel 3 GRD mit 2-Liter-Ford, Alu, Heckflügel, 12 Felgen, 18 Reifen, 7,5 kg Fireeater, Ersatz-monocoque und Kleinteile, VB 13 500.–. 06128/84214. 68 919

Opt. Gr. 5 Ascona, f. 77/78 (Berg), 2 Ltr.-Irmscher, 230 PS, keine Rennen gel., weg. Fam.-Zuwachs, 105 000.– NP, Pr. VB, evtl. m. Zugwagen BMW 2800. Tel. 0 56 22/21 60. 68 920

ALBERT SPORT-NOCKENWELLEN
für alle Autotypen, techn. Unterlagen verlangen
Wörgl/Österreich, Tel. 00 43 / 53 32 - 24 83

2002 Gr. 2, 77, auf Rohkarosse aufgeb. auf Prüfstand, 220 PS-Mot., 100 km gel., aus Fam.-Protest geg. VW DM 19 999.99 zu tauschen, mehrere Reif. u. Übersetzg., geg. Aufpr. Tel. 0 21 25/51 67. 68 921

Surtees-Toy BMW 16-Ventiler, Werksmotor, ca. 280 PS, Motor instandgesetzt, 0 km, div. Zubehör, VB DM 39 000.–. Tel. 0 26 71/77 82. 68 922

Verk. 76er Zöllner-Motor FV 1300, nach Grundüberholung (bei Zöllner), 1 Rennen gelaufen, 4400.– DM VB. Tel. 0 62 36/10 01. 69 368

Gruppe 6 Sportwagen-Fahrgestell mit Karosse bis 1600 ccm. Brixner Kunststofftechnik, 07 11/88 32 73 und 65 59 96. 69 369

Rolls-Royce

Interessantes Angebot
1 Silver-Shadow – neu
Farbe dunkelgrün-met., Leder bisquit, mit allem erdenklichen Zubehör.
1 Silver-Shadow – neu
Long-wheel-base, Farbe hellsilber, Leder schwarz mit allem erdenkl. Zubehör. **Liefert sofort**

Auto-Neuser, 85 Nürnberg
Röthensteig 2-4, Tel. 0911/36949
Maxtormauer 2-4, T. 0911/533539

70 080 H

Vanden Plas Princess R4, Bj. 66, km 66 000, RR-Ausstattung. Tel. Roth 0 89/91 60 81. 69 186

Bentley S1, Bj. 56, einwandfr. Zust., silber-dkl.grau, weinrote Ausstattg., wenig Meilen, engl. Zul., Festpreis 17 500.– Chiffre A 10/69 679



Rolls-Royce Silver Wraith, Bauj. 52, James Yollung, original Bestzustand, DM 40 000.–. Tel. 0 24 46/37 42. 69 185

Bentley S 1, Bj. 1959, Topzustand, TÜV abgenommen, DM 18 500.–. Tel. Köln 02 21/21 44 07 u. 24 13 11. 69 447

PIRELLI
CN 36 SM

175/70 HR 13	97,–	205/70 VR 14	173,–
185/70 HR 13	105,–	215/70 VR 14	189,–
175 HR 14	115,–	185/70 VR 15	165,–
185 HR 14	126,–	215/60 VR 15	195,–
195 HR 14	154,–	205/50 VR 15P7	369,–
185/70 HR 14	123,–	225/50 VR 15P7	399,–
195/70 HR 14*	137,–	alle Größen schils.	

* Profil 446 SM Garantie für absolut 1a Ware. Versand p. NN. frachtfrei ab 4 Stck.
FRITZ IHLE REIFENHANDEL KG
Tel. (0 72 21) 6 55 00/6 16 36
7570 Baden-Oos

Rolls-Royce Silver Shadow, Bj. 7.72, Erstbesitz, 55 000 km, weinrot-met., alle Extras, Zust. wie neu, Innenleder Naturfarbe, aus Privatbesitz preiswert abzugeben, Inzahlungn./Tausch machbar. Tel. 0 40/34 25 15 (auch abends) und Telex 02/14123 filet d. 70 108

Alle Rolls-Royce-Bücher der Welt! Großer Katalog DM 2.– (Briefm.). Schrader, Balanstr. 6, 8000 München 80. 70 090

RR SILVER CLOUD 3 RHD Traumzst. EZ erst 10.67, a. Extr. (AirC), § 4.79, silb. + blau-met., unffr. v. neu, Mot. 25 000 km, VP 39 800.–, v. Privat. Tel. 0 89/15 15 85. 68 925

RR-Silver-Shadow II, neuestes Mod., fabrikneu, noch nicht zugel., m. voller Garantie. Per sofort abzugeben. Angeb. unter Chiffre A 10/69 680

Bentley SI Silver on grey Neuganzlackierung, Weißwandreifen neu, Interieur rot, techn. top, TÜV 4.79. Tel. 02 21/48 17 70, 0 22 55/13 44. 69 448

Rover

LAND-+ RANGE ROVER
Allrad-Schmitt, Tel. 09 31 / 4 80 05

Jaguar, Rover zu günstigen Preisen. Tel. 0 91 81/93 94 Kfz. 69 864

LR 109 Diesel, 69, Mot. def., Getr. neu, (5000.–), 2 Kuppl., 2,8 t, Blaup. Stereo-Cass-Rad., neu (850.–), neu lack. 9fach ber., 10 Sitze, 72 000 km, TÜV 79, VB 6500.–. Tel. 04 21/42 97 79. 69 865

Range Rover
fabrikneu, laufend ab Lager in versch. Farben lieferbar.
Fa. Impex exclusive Automobile
Handelsgesellschaft mbH, 7250 Leonberg, Tel. 0 71 52/2 53 88.

69 866 H

Su. Mot., LR Diesel. T. 04 21/42 99 79. 69 867

LR 88 Station, Bj. 76, 5000 km, Zubehör, VB 19 500.–. T. 09 11/80 46 66. 70 049

RANGE + LAND-ROVER
sofort lieferbar. TC Fink, Tel. 0 72 54/10 81

88 Diesel, 73, 13 800.–. 074 41/8 21 50. 69 681

Kaufe Range Rover aller Baujahre geg. sofortige Kasse. T. 0511/550550. 69 683 H

Range Rover
zu verkaufen, alle Extras,
28 000 km, weiß, noch 9 Monate Garantie.
Tel. 0 72 21/6 44 76 oder 2 89 09
69 682

LR 109 Diesel, Stationswg., Bj. 65, Bestzust., VB 8450.–. Tel. ab 16.00 h 0 23 31/6 00 00. 68 926

LR 109, TÜV 4.79, Camp.-Ausbau, Hardtop. Tel. Dortmund 43 18 22. 68 927

Rover 2L, 73, VB 5200.–. 0221/800096. 68 928

Ersatzteil-Expr.vers. tägl.
J. A. Woodhouse
GmbH & Co. KG
Kölner Str. 93 5000 Köln 40 (Marsdorf)
Telefon (02 21) 48 71 41 - Telex 08 881 059

LR 110 Diesel, Bj. 69, 47 500 km, DM 7000.–. Chiffre A 10/68 929

Land-Rover 88 Benz Station, techn. u. opt. Bestzust., TÜV 8.78, Bj. 8.74, DM 14 500.– (bisher kein Geländeeinsatz). 06 11/51 15 25 nach 19 Uhr. 69 189

LR 109 Station, Bj. 69, Extr., 36 000 mi, VB 13 300.–. T. 02 31/46 90 24. 69 187

Land-Rover alle Typen, z. T. ab Lager lieferbar, stets unter L-Preis. **Maletz,** Paderborn, Tel. **0 52 54/63 90 oder 63 09.**
68 930 H

LR 88 Station, Bj. 76, 5000 km, Zubehör, VB 19 500.–. T. 09 11/80 46 66. 69 188

KOMPLETTE LEICHTMETALLRÄDER
montiert u. gewuchtet, einschl. Zubehör, einschl. 11% MwSt. m. ABE od. TÜV-Gutachten, Versand per NN, nur 1a Ware.

Felge	Reifengröße	Fabrikat	RIAL	ATS	BBS
5 x 13	175/70 SR 13	UNIROYAL R. 180	—	208,-	232,-
5,5 x 13	185/70 SR 13	UNIROYAL R. 180	202,-	209,-	—
5,5 x 13	185/70-HR 13	UNIR. R. 240/PIRELLI CN 36	219,-	228,-	—
6 x 13	185/70 SR 13	UNIROYAL R. 180	207,-	215,-	243,-
6 x 13	185/70 HR 13	UNIR. R. 240/PIRELLI CN 36	222,-	228,-	264,-
6 x 13	195/70 HR 13	PIRELLI CN 36	262,-	272 .	—
8 x 13	235/60 VR 13	PIRELLI CN 36	—	369,-	—
6 x 14	185/HR 14	UNIR. R. 240/PIRELLI CN 36	274,-	289,-	349,-
6 x 14	195/70 HR 14	DUNLOP D1/PIRELLI SM 446	290,-	299,-	360,-
6,5 x 14	205/70 HR 14	DUNLOP D1	305,-	319,-	—
6,5 x 14	205/70 VR 14	GOODYEAR weiße Schrift	308,-	325,-	—
6,5 x 14	205/70 VR 14	DUNLOP SUPER SPORT	330,-	336,-	—
7 x 14	195/70 HR 14	DUNLOP D1/PIRELLI SM 446	305,-	305,-	359,-
7 x 14	195/70 HR 14	PIRELLI CN 36/UNIR. R 240	315,-	315,-	369,-
7 x 14	205/70 VR 14	DUNLOP SUPER SPORT	330,-	330,-	395,
5,5 x 15	195/50 VR 15	PIRELLI P7	—	430,-	—

ACHTUNG: Wir informieren Sie über alle TÜV-Möglichkeiten. Bitte rufen Sie an. Auch Reifen u. Felgen allein lieferbar, andere Reifen-/Felgenkombinationen möglich.

BBS 7 x 14
ATS 6 x 14–6,5 x 14
RIAL 7 x 14

Reifen-Höffken
5951 Neu-Listernohl · ☎ 02722/7462

LR 109 Camping, Hubd., 6-Zyl., TÜV 79, Freil., Zyklon, Festpr. 14 000.–, Motorrad-Inz. Tel. 0 41 82/77 88. 69 370

Range Rover, blau, Rechtslenkung, 48 000 Meilen, viele Extras, gegen Gebot zu verk. T. 0 21 91/34 30 96. 69 190

Simca

Auto-Ersatzteile siehe Seite 217

Su. 4 LM-Felg. v. Simca 1100 TI, Chiffre A 10/69 684

R 2, 8800 km, Bj. 6.76, VB DM 8800.–. Tel. 02 51/79 27 32. 68 931

1200 S Bertone Coupé, Bj. 70, türkismet., neu, 45 000 km, Zweitw., TÜV 6.78, VB 3500.–. Tel. 0 60 22/86 41. 69 373

Simca R 2, Bj. 74, 45 000 km, Überrollbügel, Hosenträgergurte, VB DM 4000.–, unter Chiffre A 10/69 372

Simca Sport Coupé, gelb, Radio, HZ-Scheibe, 80 000 km, DM 3200.–. Tel. 0 74 63/72 15 69 371

SIMCA-Rallye 2, 86 PS, EZ 2.76, 15 570 km, opt. + techn. Best-Zust., 5½ Ronal-Felgen, Stereo-Cas.-Rad., Ansa-Anlage, 7900.–. Finanz. mögl. Tel. 0 77 45/72 19. 68 933

Sportwagen

Sportwagen sucht Tel. 0 40/5 50 50 38. 70 081 H

Sunbeam Alpine V, Mot. 80 PS, TÜV 79, Softtop u. Hardtop, 1a Zust., 4000.–. Angeb. Chiffre A 10/69 685

A 310 V6 siehe Renault. 0711/349835. 69 374

Zu kaufen gesucht, **Marco 1600.** Tel. 00 41/1/27 06 27. 68 934

Steyr-Puch

Steyr Puch 680 TR 2, Bj. 60, sämtl. Zubeh., TÜV 3.78, gt. Zust., günst. zu verk. Tel. 0 62 01/5 48 20 n. 19 h. 69 868

Überhole, repariere u. frisiere Puch-Boxer-Motoren; viele Spezialteile vorhanden. Kaufe Puch-Teile aller Art, auch beschädigte Teile. Ing. Bohlmann, Weinbergstr. 52, 5450 Neuwied. Tel. 0 26 32/5 34 16.
Verk. 500 D u. Fiat Puch, Bj. 72. 69 869

Sunbeam

Sunbeam 1500 TC, Bj. 73, 46 000 km, 74 PS, met., Vinyldach, Sportfelgen, Öldruck, Voltm., Rad., VB DM 3800.–. T. 0 74 35/12 47 ab 18 Uhr. 69 192

Sunbeam Alpine, Speichenräder, viele Neu- u. Ersatzteile, VB 3000.–. SG 0 21 22/1 64 02. 69 191

Toyota

Celica ST Coupé Liftback, 86 PS, 6.76, 10T km, met.-silb., Radio, 1. Hd., unfallfr., m. Werksgarant. v. Privat, 10 500.– + MwSt. Tel. 02 21/21 06 41; nach 19 h 02 21/37 45 34. 69 870

Postert-Werks-Celica Gr. I (weiß/lila) für 77 kompl. neu aufgebaut, evtl. mit Betreuung zu verk. Tel. 02 01 / 25 02 03 + 25 01 91.

TOYOTA POSTERT
43 Essen
69 375

RX



ELECTRIC 2000
Das Armaturenprogramm mit dem exklusiven Styling

	DM
Amperemeter, 30-0-30	14,50
Voltmeter	29,—
Öldruck, elektr.	27,—
Geber für dto. mit Warnkontakt	31,—
Ölthermometer, elektr.	27,—
Ablaßgeber M 10 bis M 26	17,—
Peilstab, lang, verstellbar	23,—
Wasserthermometer, elektr., komplett	42,50

Alles in 52 mm Ø, beleuchtet. Dazu Deutschlands größte Auswahl in Haltern, Gehäusen, Aufbaugehäusen. Wir liefern auch **Drehzahlmesser, Vacuummesser, Schließwinkelmesser,** Quarzuhren, **Voltmeter** usw. Neuer 50seitiger Hauptkatalog 1977 mit komplettem Rallyeprogramm gegen 1,50 DM in Briefmarken, oder auch Katalog + Stoffaufnäher Ihrer Marke (angeben) gegen 3,—

RACIMEX AM STADTRAND 1/3, 2000 HAMBURG 70, Tel. (0 40) 6 93 40 66/67

Toyota

Celica Liftb., EZ 5.76, 11 000, Zubeh., wg. GT-Kauf 3000.– unter NP. Tel. 0 9853/3 92. 69 195

Toyota Celica ST Liftback, 86 PS, 18 000 km, EZ 9.76, mit Ronal LM-Felg. 5Jx13 u. 185/70 Reif., neuw., VB 9800.–. Tel. 02 31/59 47 55. 69 689

Triumph

TR 6, Hardtop, Bj. 73, 80 000 km, neu ber., 7950.–. T. 0 71 95/47 61 o. 43 67. 70 103 H

Billige Teile verkauft Telefon 0 21 05/ 44 96, von 11–19 Uhr. 70 082 H

Triumph-Ersatzteile, Unfallwagen ges. Tel. 0 21 03/5 29 95, Telex 08 581-611. 70 083 H

Ersatzteile aller Mod., Gebr.- und Unfallw. ges. Tel. 0 62 06/66 74. 70 084 H

Gebrauchtteile. Unfallwagen gesucht!
Tel. 0 29 43/25 86. 70 085 H

Spitfire, 7.72, 2950.–. T. 0 63 52/84 08. 69 871

Triumph TR 7, 4500 km, DM 12 000.–. **Autohaus Schicht,** Kaserstr. 23, 675 Kaiserslautern 23, Tel. 06 31/5 82 33. 69 872

British Car Centre H
Triumph-Gebrauchtteile zu verk. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71/5 43 03.

TR6 Pi 72/78, Overdr., Hardt., 85 000 km, gepfl. Zust., VB 7200.–. Tel. 07 81/43 09 ab 19 Uhr. 69 197

TR 6, zu verk. T. 06142/63715 a. 18 h. 69 199

Stag V8, US-Ausf., TÜV 79, a. Extr., Topzust., VB 10 000.–. 06203/14077. 69 200

Triumph GT 6, Motor, Getriebe, H-Achse, 40 000 km, für ca. 800.– DM zu verk. Tel. 0 44 84/4 86. 69 201

Spitfire MK 4, 6.73, AT 25 000, DM 5700.–. Tel. 0 22 21/35 47 88. 69 202

TR 6, Bj. 75, 54 000 km, schwarz, Hardt., Softt.-beige, Overdr., Rad., LM-Felg., VB 12 000.-. T. 0203/784110. 69 203

Triumph Gebr.-Teile z. v. Unfallw. ges. Viernheim. Tel. 0 62 04/24 60, 7–10 Uhr. 70 086 H

TR 6 Pi Mod. 70, Neulack., blau, 9.78, 185 HR neu, Extr., opt. + techn. einwandfr., VB 5800.–. T. 0 23 82/74 59. 69 204

Triumph TR 2, Bj. 55, techn. + opt. einwandfrei, vor 2 Jahren neu rest., DM 7700.–. Tel. 0 24 05/24 76. 68 939

Triumph TR 4, Bj. 65, TÜV 78, z. vk., VB 3500.–. T. 0 75 41/4 11 91 ab 19 h. 68 938

TR 6, orig. engl., 73, TÜV neu, a. Inspekt., 57 000 km, Hardtop, Bestzustand. Tel. 05 51/8 24 11. 69 198

Triumph 2,5 PI MK II, 72, Bestzust. Tel. 02 21/76 58 37. 68 937

Suche TR 6 ab 74. T. 0 52 51/2 41 21. 68 940

TRIUMPH TR 6, 5.69, TÜV 1.79, Overdrive, 143 PS, ca. 80 000 km, schwarz-weißes Dach, Festpreis: DM 7000.– bar. T. 0 21 53/55 80 od. 35 14. 68 941

Triumph TR 7, 8.76, 20 000 km, sehr gepfl., ab Juni preisgünstig abzug. Riediger, Wiesenpl. 2, 5591 Dohr. 68 942

TR 7, Bj. 8.76, rot, 16 000 km, 15 000.-, Tel. 04 91/34 50 bis 18 Uhr. 69 376

Triumph Stag, 11.75, 13 500 km, Extras, 1. Hd., eng. red. T. 0221/503794. 68 943

Motoren + Getriebe, preiswert ab Lager BRD. Tel. 0 51 51/1 36 26. 68 944 H

TR 5 o. Innereien u. Antrieb, TR 4 A, Diff., Getr., Mot., Haube, 2 Türen, Gebot. Tel. 0 63 31/29 13. 69 690

Wir wühlen nach Sport- u. Unfallwagen. Tel. ab 18 Uhr 0 72 61/41 52. 69 691

Gebraucht-Ersatzteilversand. Tel. ab 18 Uhr 0 72 61/41 52. 69 692

Liebhaberstück Triumph, Dolomite Sprint, 2,0 Ltr., 130 PS, Spitze ca. 200, Overdrive, Zubeh., Bj. 11.74, 52 000 km, techn. + opt. 1a, TÜV 12.79, VB 7000.–. T. 0 71 57/6 26 70. 69 693

Verk. 5 Speichenräder verzinkt, ber. m. Anschlußflansch und Muttern f. 1100.– VB, T. 0 61 42/5 41 68. 69 694

TR 6 PI, Bj. 71, Mot. 1000 km, f. DM 5500.– überh., weiß-kristall, 185er ber. usw., VB 7500.–. 0 52 61/7 14 09. 69 695

TR 6, 1.73, Rechtsl., 35 000 M, Extr., Zweitwg., 6900.–. T. 0 30/8 52 35 73. 69 696

TVR

Suche TVR 3000 M geg. Inzahl. von Alfa Romeo Zagato (TÜV neu). Herr Dreißig, Tel. 0 23 81/2 36 57. 69 873

Veteranen

Einmaliger Veteranenwagen! THEOPHILE SCHNEIDER, Bj. 1910/11, gut., unrestaur. Zustand, zu verkauf. Faire Preisvorstellung! Tel. 02 71/5 20 47. 69 725

MG-TD, Bj. 50, § 4.79, Rechtsl. top-restaur., orig. Zust., Karosse racing-green, Chassis u. innen sowie Verd. weiß, Speichenr., mit div. Ersatzteil., 15 000.–. Tel. 0 89/46 68 23, ab 18 h. 69 726

Suche alle Ersatzteile für Opel Kapitän, Bj. 63. Tel. 0 28 23/56 45. 69 723

Verk. 1952 BMW 501, 1931 Wolseley „Hornet" Saloon, 1937 BSA sp. car., 1954 Rover 90, 1930 Austin 7 u. alle ält. engl. Sportc. u. Saloonst. Motorcycl. Tel. 0 71 91/6 46 60. 69 724



Citroen Geschäftswg. Typ. AC 4 m. offener Pritsche, teil-rest., läuft sehr gt., nicht u. 3800.–. 0 76 31 / 22 08, privat 65 53. 69 211

BUICK-Cabrio mit Gläser-Kar., 1938, stark restaurierungsbedürftig, Motor o.k., 6750.–. Chiffre A 10/69 718

11 CV BL Gangsterlimousine, Bj. 53, techn. u. opt. Bestzustand, 6000.–. Tel. 0 52 54/51 55. 69 719

Automobil-Museum Bremen sucht noch einige Fahrzeuge als Leihgabe, spez. Bremer Automobilbau. Telefon 04 21/32 42 76 und 42 34 84. 69 720

Verk. A. R. Giulietta Spider, Hardtop, § 4.78, guter Zustand, Getriebe leicht defekt, VB 1950.–. Tel. 0 72 35/16 97. 69 721



Jensen 541 S, 1960, 4sitz., 4 L, 90% rest., Rechtsl., 7000.–. Tel. Brüssel, 5 38 69 69, ab 18 Uhr. 69 712

Singer „Le Mans", Cabriolet, beige-schwarz, Bauj. 1932, 32 PS, schwarze Lederpolster, opt. u. techn. Zustand erstklassig, TÜV 4.79, Preis 15 000.– VB. Tel. 05 21/2 48 81. 69 729

Rarität! Wanderer-Zweizyl. 1926, 750 ccm, modifiziert, fahrbereit, jedoch rest.bed., 3500.–. Tel. 02 71/5 20 47. 69 730



1951 VW Zweisitzer-Spezialkabriolett von Dannhauser & Stauß. Restauriert mit modernerem VW-Fahrgestell, 1951er Orig.-Fahrgestell, kpl., teilrestauriert, wird mitgeliefert bzw. kann auf Wunsch ausgetauscht werden. Das schönste VW-Kabriolett, welches es je gab, im Porsche-Look, Pr. DM 12 000.– + 11% MwSt. Günstige Finanzierung bzw. Inzahlungnahme mögl. Ernsthafte Interessenten wenden sich bitte an: Raffay + Co, Mittelweg 18, 2000 Hamburg 13, Tel. 0 40/4 11 52 10. 69 704

11 CVB, Bj. 49, unrest., Technik o.k., VB 1600.–. Tel. 0 61 31/4 52 22. 69 887

Kap. 61, TÜV 9.77, billig. 0 42 64/3 97. 69 888

Einzelstück! Borgward Isabella Cpé., m. Heckflossen, Bj. 60, techn. u. opt. i. gt. Zust., VB. 0911/487849. 69 889

180 C, Bj. 62, Liebh.fz., orig. 102 000 km, TÜV 11.78, techn. + opt. absolut. Bestzust., VB 4900.–. T. 0 56 84/2 38. 69 727

C 11 BL, Bj. 53, Motorsch. 2 Mot. vorhand., Selbstk. über 7000.–, f. 2000.– zu verk. Rahmel, 7291 Dietersweiler, Frds. Str. 13, 0 74 41/5 62 19. 69 728

Austin „Nippy", Bj. 34, zu verkaufen. Chiffre A 10/69 885

Käfer, 57, zu verk. Chiffre A/10 69 879

Citroen 11 D, Bj. 1951, TÜV neu, bildschön rest., VB DM 9000.–. Telefon 0 72 45/55 33. 69 880

Peugeot 301 c, Bj. 1932, vollk. rest., wie neu, Preis VB. Tel. 0 72 45/55 33. 69 881

Opel Oly 56, TÜV 2.79, P1, Bj. 58, TÜV 9.78, g. Geb. z. vk. 07 31/5 13 27. 69 882

Pariser-Stadt-Bus oder London-Doppeldecker-Bus und LKW-Oldtimer zu kaufen gesucht. Tel. 02 21/24 88 52. 69 883 H

Citroen „Rosalie", Bj. 33, zu verk., Chiffre A 10/69 884

MG TD, 1950, erstkl. restaur., DM 10 000.–. T. 07 61/7 31 19 od. 7 75 55. 69 886



11 CV/B, Bj. 56, sehr guter Zust., läuft erstklassig, 4900.–. T. 07631/ 2208, priv. 6553. 69 216

Opel Kapitän, Bj. 55, gut restaurierbar, sehr preisw. Chiffre A 10/68 964

Biete Teile von R 47, Bauj. 28; suche Teile von R 51 bis R 71. Uwe Klein, 5401 Fleckertshöhe. 68 965

BMW 700, Bj. 63, TÜV 2.78, m. Ersatzteil. an Liebh. abzug. T. 0 57 51/32 52. 68 966

Mercedes 180 C, neu bereift, gegen Höchstgebot zu verkaufen. Tel. täglich ab 18 Uhr 0 59 57/2 37. 68 967

NSU 4-TAKT-FOX, 2 Stück Bj. 50 + 54, neu orig. rest., à 1800.–. 040/5362811. 68 968

Topolino Belvedere, Bj. 55, TÜV neu, zusätzl. Motoren, Getr., Blech u. v. a. preisw. 0 30/6 21 28 58, auch abends. 68 970

Seltene Gelegenheit: Opel Kapitän, Bj. 56, schw. mit weißem Dach, wie aus dem Laden, TÜV, ohne Mängel, nur 60 000 km gel., an Liebhaber zu verkaufen. Tel. 0 77 31/4 32 53. 68 971

Suche Opel Olympia Rekord 56 in vollständigem Zust. Tel. 0 44 31/41 09. 68 972 H

Verk. BMW R 75-Wehrmachtsgespann, VW-Kübelwag., Motorradveteranen + Pkw; suche: VW-Schwimmw. MB-170 DA-OTP., unter Chiffre A 10/68 973

Interessante US-Veteranen aller Baujahre zu verkauf. Tel. 0 89/3 51 22 21. 69 701

BMW 1800 Ti SA, Zust. gleichgültig, jedoch aufbaufähig, gesucht. Schriftl. Angebote mit Foto und vern. Preis: H. H. Christmann, Opelstraße 70, 6750 Kaiserslautern. 69 717

Ersatzteile für Kapitän zu verkaufen. Tel. 0 23 51/2 04 44 oder 46 91. 69 224

Verkaufe **BMW Dixi,** Bauj. 1929, total restauriert, Preis DM 18 000.–. Zuschriften unter Chiffre A 10/69 225

Citroen 11 CV, Bauj. 1955, TÜV 8.77, Bremsen, Stoßdämpfer, V-Achse, Lakkierung neu, VB DM 7000.–. Telefon 06 41/3 34 61. 69 226

BMW Isetta, Bj. 58, TÜV 10.77, kein Rost, teilrestauriert. T. 0 76 22/32 23. 68 961

1 Prachtstück: DB 170 V, Bj. 72 (orig. Lack), TÜV 3.79, für DM 12 000.– zu verkaufen. Mittermeier, 8011 Hohenlinden/Obb., Tel. 0 81 24/4 91. 68 962

Suche Opel P4, TÜV-frei. Sabarth, Denkmal 12, 3252 Bad Münder 1. 68 963

BMW 503 Coupé, 56, Alu, vollrestaur., neuer TÜV, Pr. VB. Tel. 02 11/67 52 98. 69 715

Lancia Astura, Karosserie Pininfarina, restaur.bedürftig, VB 23 000.–. Tel. 07 11/87 41 90 oder 87 15 77. 69 716 H

DKW 1000 S, Bj. 61, TÜV 5.78, Auspuff defekt. Tel. 07 11/67 28 54. 69 708

Opel 1,2 L, Bj. 1932, fahrbereit, nicht restauriert, DM 5000.–. Tel. 0 81 41/1 07 30. 69 722

Peugeot 190, Bj. 1923, Cabriolet K II NS, 14 PS bei 3000 U/min, Hubraum 695 ccm, TÜV bis Jan. 79, Pr. 16 000.– DM, verk.: Peugeot-Vertret. Dähn u. Co. GmbH, Derendorfer Str. 87, 4000 Düsseldorf 30, Tel. 02 11/36 51 54. 69 703

BMW 3200 GS Bertone, Bj. 65, Lederausstattung, el. Fensterheber, einm. Pflegezustand, belegbar, Preis DM 12 000.–. Tel. 0 30/24 19 77. 69 705

Kapitän L, Bj. 61, unrestauriert, abzugeben. Tel. 09 11/22 77 39. 69 707

Gangsterlimousine Citroen 11 CVB, VB 8000.–. Tel. 02 21/72 84 18. 69 709

DKW 3=6 F 91, Bj. 54. Tel. 07073/7936. 69 710

52er Käfer, geteilt. Heckfenster, TÜV 9.78, VB 1500.–. Tel. 02 21/72 99 08. 69 711

BMW V8, Typ 502, 110 PS, Bauj. 63, gepflegt, Radio, weg. Todesfall kurzfristig zu verk. Tel. Auskunft erteilt ab 20 Uhr: 0 21 01/8 28 69. 69 713

MB 170 S, Bj. 50, TÜV 4.79, dkl.blau, SD, 1a Zust., VB 7800.–. 0 40/85 76 48. 69 714

Austin A 30, Bj. 54, n. Mot., preisw. z. vk. a. mehr Veteran.-Motorr. Tel. 0 95 71/36 54. 68 969

BMW 327 Cabriolet, alles total überholt: Einmalig schönes Exemplar Festpreis DM 36 500.–. Offerten unter Chiffre A 10/69 912

Cord 810, 8-Zyl., Bj. 37, Originalzustand, neu schwarz lackiert, Inter. neu, Motor u. Bremsen überholt, fahrbereit, gegen Höchstgebot. Zuschr. unt. Chiffre A 10/69 913

Peugeot 201, 30, blau, 4türig und 11 BL schwarz, 1939, beide farb., guter Zust., vollkom., jeder zu verk., VB DM 4400.– oder Eintausch gegen Mercedes Diesel ab Bj. 63 od. BMW V8. Tel. Paris 0 03 31/9 35 17 66. 69 915

Horch-Ersatzteile, wie Motoren, Getriebe, Hinterachse zu Typen 853/951 zu verk. Offerten unter Chiffre A 10/69 916

Mercedes 230 mit Schiebedach, 1938, kompl. restauriert ab Kontrolle CH geg. Höchstgebot zu verk. Zanolari, Masanserstr. 41, 7000 Chur/Schweiz. 69 914

BMW V8 110, 58, gt. Zust., o. Rost, AT-Mot., 52 000 km, DKW=6, 56, TÜV. Hoffmann, Kolpingstr. 38, 763 Lahr. 69 878

Kaufe Spielzeug vor 1940. Zuschriften unter Chiffre A 10/68 958

BMW V8 – Liebhaberfahrzeug, TÜV-geprüft, mit Knüppelschaltung, Bauj. 61, 3,2 L, sehr guter Zustand, Festpreis 7500.–. Tel. 0 73 65/2 18. 68 959 H

Internationale Oldtimer-Auktion am 3. 7. 77, gleichzeitig mit dem **Noris-Ring-Rennen,** auf dem Renngelände vor 10 000 Liebhabern. Angebote ab sof. erbet. Nur **Erfolgshonorar** 15%. Erstes Nürnberger Kunst- u. Auktions-Haus D. M. Klinger, Mühlgasse 1–5, 8500 Nürnberg, Tel. 09 11/22 76 98. 68 960

Wanderer W 24, Bj. 36 DM 2500.–
Audi 1, Bj. 36 DM 2500.–
Citroen 11 CV, Bj. 53 DM 900.–
Hansa, Bj. 36 DM 600.–
Opel P 4, Bj. 36 DM 2500.–
Tel. 0 21 24/5 88 93. 69 212

11 CV, Bauj. 55, 2 Jahre TÜV, Bestzustand, mit wesentlichen Ersatzteilen zu verk. Tel. 8–16 Uhr 0 63 48/15 22. 69 213

Olympia Rekord 1955, TÜV 12.78, km 67 000, 2900.–. Tel. 0 22 36/6 27 02. 69 214

Barock-Engel, BMW 501 V8, Bauj. 58, wie neu. 1. Hd., TÜV 79. 05 61/2 17 28. 69 382

220 S Cpé. 58, VB 2800.–. 04752/7965. 69 393

MG – L1 zu verkaufen, VB 16 500.–. Tel. 0 64 38/22 57. 69 394

VW-Schwimm- oder Kübelwagen zu kaufen gesucht. Horst Deneke, Kluetstr. 33, 3250 Hameln. 69 215

Adler Trumpf Junior Typ 1 G, 1935, sehr seltenes Modell, absolut orig., mit Original-Unterlagen, TÜV 4.79, VB 7000.–. Tel. 0 89/75 25 50. 69 383 H

1 großer Autokoffer, geeignet für große Limousinen, 400.–. 0 89/75 25 50. 69 384

Borgward 1500, Bj. 50. 0 94 31/38 04. 69 385

Hanomag 6/32 Typ Rekord 1935, seltenes Mod. in sehr schönem Originalzustd., mit sämtl. Orig.-Unterlagen, TÜV 4.79, VB 9000.–. T. 0 89/75 25 50. 69 386 H

Ford 15 M Cabrio, 2sitzig, 1955, fahrbereit, jedoch restaurierbedürftig, VB 1600.–. T. 0 89/75 25 50. 69 387 H

DKW Sonderklasse F 93, Bauj. 56, 1. Hd., TÜV 78, Pr. VB. 0 73 31/6 11 18. 69 388

Peugeot 301 D, Bj. 1934, neu restaur., fahrbereit, mit vier neuen Reifen, zu verk., 8600.– DM. Tel. 0 22 52/31 08. 69 389

Kapitän 2,6 PL Overdrive, Bj. 59, sehr guter Zustand, viele Ersatzteile, VB 4600.–. T. 0 22 21/66 20 86, nach 18 h. 69 390

DB 180 b, Bj. 60, TÜV 78, gut. Zustd., zu verkaufen, DM 1500.–. Tel. 0 23 02/1 21 84, ab 17 Uhr. 69 391

Opel Olympia Rekord, Bj. 54, guter Originalzustand, gegen Gebot abzugeben. Tel. 05 51/4 10 48. 69 392

Horch 853 Cabrio, unrestauriert, zu verk.; Mercedes 170 S, Bj. 51, guter Zustand; Tatra 32, sehr gut; Skoda Lizens Hispano Suiza, Speichenräd., Bj. 28, guter Zust.; 220 a, Bj. 55, guter Zust., zu verk. Tel. 0 91 62/2 03. 69 395

BMW 502, Baur-Coupé, Bj. 54, Sonderanfert. für Fürst Otto v. Bismarck, teilzerlegt, jedoch kompl. restaurier.-bedürftig, aus Zeitmangel geg. Gebot zu verk. unter Chiffre A 10/69 217

Citroen 11 B Familiale (8 Plätze), günstig. Tel. 0 63 41/8 13 96. 69 218

Citroen 11 CV, Bj. 52, sehr guter Zustand und Ersatzteile für 11 u. 15 CV, DM 7500.–. Tel. 05 11/80 50 26. 69 219

Veritas-Meteor-Monoposto-Rennwagen, 2000 ccm, 6-Zyl., 5-Gg., DeDion-Hinterachse mit Spezial-Rollenlager, als Ersatz Gleitlagerrennmotoren, mit Ersatzteilen, Top-Zustand, gegen Gebot zu verkaufen. Willi Sturzebecher, Breslauer Str. 92, 6750 Kaiserslautern, Tel. 05 31/7 05 35, nach 20 Uhr. 69 220

Suche Messerschmitt-Kabinenroller o. Tiger KR 200. Tel. 0 60 31/59 62. 69 221

Mercedes Typ 200 Cabrio, 2+2-Sitzer, orig. Motor, rest., fahrbereit, gegen Höchstgebot. Chiffre A 10/69 222

Mercedes 200 Typ Stuttgart, Schwingachse, Bj. 33, Bestzustand, Limousine 4türig. Tel. 07 31/3 11 40. 69 223

Dodge, Bj. 29/30, Limousine, teilrest., VB 12 000.–. Tel. 05 11/52 14 01. 69 702

Volvo

P 1800, 63, weiß, o. TÜV. 06831/80967. 69 890

Volvo 264 DL, Bestzust., 10.75, 45 000, Einspritzanl., 140 PS, VB 15 500.–. Tel. 0 81 91/76 81. 69 891

P 544, Bj. 12.63, Bestzust., weiß, TÜV 10.78, DM 9500.–. Tel. 10–13 und 15 bis 18 Uhr 04 21/32 53 36. 68 976

PV 544/66, TÜV 79, schwarz, 1a Zust., 6600.–. Tel. werktags 05 11/6 46 82 96. 69 227

122 S, Bj. 66, 86 PS, TÜV 7.78, 5½ J-Felgen, Anh.-Kupplung, n. Reif., H4, Radio, VB 3000.–. Tel. 05 71/2 95 04. 69 228

Volvo 245 DL, Bj. 3.75, 66 000 km, TÜV 4.79, zu verk. Tel. 0 25 09/6 87. 69 229

Volvo 122 S/GT, Bj. 69, techn. u. opt. einwandfrei. Tel. 0 71 71/6 43 12. 69 230

Volvo P 1800 ES, Bj. 73, neu bereift, TÜV neu, unfallfrei, Extras, Topzust., VB DM 15 000.–. 0 78 04/5 27 ab 17 h. 69 231

Volvo 123 GT, Bj. 68, wie neu! 185/70 5½", Ster.-Rad.-Cass., el. Ant., Diff.-Sp., div. Extras, VB. T. 0 76 31/33 28. 69 232

122 S, Bauj. 65, ATM 5000 km, neue Kupplung, H4, VB DM 3800.–. Tel. 0 67 53/28 73, nach 19 Uhr. 68 977

Buckel, Bj. 64, neu aufgeb., Maschine, Getriebe, Kotflügel, Vorder- und Hinterachse neu, Neulack, weiter Radio, 5½ J-Felgen, Halogen u. a., VB DM 5500.–. Tel. 02 71/4 32 47. 68 978

P 122 SGT, Bj. 66, 115 PS, Overdrive, techn. u. opt. Traumzustand, viele Extras, VB 8000.– DM. Tel. 0 23 65/8 21 12 oder 8 21 50. 68 979

Volvo 1800 E Coupé, Bj. 72, TÜV 8.78, n. Mot. mit Gar., v. Extr., Bestzust., VB 10 500.–. T. 06 11/65 65 09, n. 19 h. 69 731

Volvo P 1800 E, 71, TÜV 79, ATM km 45 000, ocker, Pr. 9200.–. 0 53 03/14 13. 69 732

P 1800 E, Bj. 70, unfallfrei, TÜV 4.79, 103 000 km, Aut. 25 000 km, gegen Gebot. Tel. 0 62 06/49 89. 69 733

Volvo 164, Bj. 12.69, Lack, Kupplung, Inspektion, Bremsen, Auspuff neu, Radio, get. Scheib., Ledersitze, TÜV 5.78, Preis DM 3900.–. Tel. Heidelberg 0 62 21/1 22 28 oder 4 58 66. 68 974

PV 544, B18, Bauj. 61, TÜV 79, 3200.– VB. Tel. Bonn 0 22 21/35 11 71. 69 396

Volvo 244 DL, Jahreswag., 35 000 km, Bj. 9.75. Tel. 0 79 40/34 31, Whg. 31 40. 69 397

Volvo 244 GL, Bj. 76, metallic, 30 000 km, SSD, Stereo, Extras, 19 900.– VB. Tel. 04 61/3 85 42. 69 398

Volvo 210 (Buckel-Kombi), TÜV 11.78, Bj. 65, 7500.–. Tel. 0 40/7 24 62 93. 68 975

VW

Auto-Ersatzteile siehe Seite 217

Für Golf und Scirocco DM 10.50

abschließbare Tankverschlüsse für alle Auto-Typen.
Fordern Sie unseren kostenlosen Sonderprosp. mit Preisen.
Geben Sie bei Bestellung Autotyp sowie Baujahr an.
Versand per N.N. 10.50 DM.
Preis incl. MWST.

Autozubehör-Versand
Postfach 1628.
7050 Waiblingen

Su. VW-Kübel II. Wk. H. Rosenbrock, Bahnhofstr. 21, 2139 Lauenbrück. 69 400

VW Cabrio, schw./hellsand, 6.76, v. WA abzugeben, VB DM 11 800.–. Tel. 0 52 51/4 82 13. 69 894

Cabrio, 3.77, schwarz, Drehzahlmess., Öldruck, Öltherm., Bilstein-Fahrwerk, 185 x 70 VR 15 Pirelli auf ATS, H4, heizb. Hecksch., Nebell., Lederlenkrad, 75 PS, SuS, SuS-Auspuff, Radio-Cass., ca. 4000 km. T. 08 21/51 20 90. 69 738

VW 1302 S, Bj. 5.71, 83 000 km, Sauer-Auspuffanlage, 175er Bereifung neu, Radio, heizb. Heckscheibe, Halogen, Spoiler, 1a Zustand, VB 4000.– DM. Tel. 0 62 54/13 66. 69 740

15 Zoll kompl. Alu-Räder für Golf und Scirocco

195/50 VR 15 Pirelli P7 auf 5,5 x 15 ATS, kpl. mont. u. gewuchtet, mit allem Zubehör, TÜV-zugel., inkl. MwSt. 439,- DM/Stück. Auch einzeln lieferbar: Felge DM 194,—, Reifen DM 245,—. **13 Zoll-Räder siehe unsere Sammelanzeige.**

AZS Reifen-Schneider, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18, Tel. 06 11/41 90 42

Machen Sie mehr aus Ihrem VW–Audi

ATS	RONAL	BBS	5 x 13 TÜV-zugel.
139,—	133,—	155,—	Audi 50, 80, Polo, Golf, Scir., Passat
148,—	143,—	175,—	Golf, Scirocco 6x13

Bosl Sportauspuffanlagen mit ABE Polo/Audi 50 198,– Golf/Scirocco 189,–, ab 3/75 215,–

KAMEI Decor-Set Golf/Polo/Audi 50, 55,–, Sciroc. 65,–

KAMEI Kotflügelverbreiterung für Golf kpl. Satz mit Spoiler **DM 345,–**

DEWE Doppelscheinwerfergrill für alle Golf-Modelle 198,–

Golf – Scirocco-Fahrwerkssatz komplett 4 Stoßdämpfer von KONI-rot, DM 393,–, gelb DM 436,–, Bilstein DM 435,–, Original Bilstein Gruppe 1 Fahrwerkssatz DM 850,–.

Zender Kotflügelverbreiterung mit Spoiler u. Anbauteilen f. Scirocco (Junior Cup) 375,–, Golf 398,– Heckspoiler Scirocco 135,– TÜV-zugel.

Vers. per NN

Katalog 77 kostenl. anf., bevor Sie woanders kaufen!

Alle Preise inkl. MwSt.

DEWE Kfz-Teile GmbH
46 Dortmund 16, Evinger Str. 232, Tel. 0231/851302

Tausche Escort 1,3 L XL, 59 000 km, 3500.–, gegen Unfall-Golf od. -Audi. F. Stroebel jun., 7185 Hilgartshausen. 69 739

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für VW, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt VW u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: NÜLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5120

Rarität! Bildschönes VW-Cabrio, Nordstadt-Sonderserie, ganz weiß, Bj. 8.75, 13 000 km, Bestzust., Oettinger-Motor, 85 PS, alle Extr., NP 30 000.–, VB 23 000.–. Tel. 06 81/3 12 21, von 10–19 Uhr. 69 233

Scirocco GTI Oettinger, 125 PS, noch nicht angem., mit Extr., NP 21 000.–, VB 17 000.–; Liebhaberstück: DKW Luxus Sport Cabrio, Bj. 39, fahrbereit, VB 4000.–. Tel. 0 96 08/2 51. 69 237

VW 181, neu u. gebraucht ab Lager, **Maletz, Paderborn, Tel. 0 52 54/63 90 oder 63 09.** 68 980 H

Scirocco GTI, Bj. 23. 3. 77, schwarz, Recaro-Sitze, getönte Scheiben, 2500 km, 1000.– unter NP zu verkaufen. Tel. 0 59 31/1 38 72. 69 234

Achtung GTI-Fahrer! Die Überlegenheit ausdrücken mit dem sportlich. Metallschriftzug **„Fuel Injection"**, für 9.70 p. NN. Dippel, 351 Hann. Münd., Begemannstr. 1. 69 399

NEU 6 x 13 mit TÜV für VW Golf und Scirocco



Leichtmetall-Räder mit TÜV oder ABE für alle gängigen Fabrikate und erforderlichen Größen stets über 1000 Räder am Lager. Unterlagen anfordern bei

TEVOG

TEVOG, Techn.-Vertriebsorganisation GmbH
Frans-Hals-Str. 4, 8 München 71, T.: 089/797079

VW

Suche VW-Cabrio oder Karmann-Cabrio. Tel. 0 67 23/31 45. 69 235

VW Oettinger, 20 000 km, schwarz/hell sand, mit allen erdenklichen Extras, zu verkaufen. Tel. 09 31/2 52 49. 69 236

Golf GTI, 0 km, si., Color, sofort gg. Gebot. Tel. 02 21/61 29 19, 8-17 h. 70 109

VW-Cabrio 1303/1600, 1.76, 38 000 km, schwarz, helles Verdeck, Radio, echt Fell, Unterbodensch., 175/70 Reifen HHS, sehr gepflegt, wie neu, kerngesund, H4, Sportfelgen usw., TÜV 5.79, Preis 11 500.–. T. 09 11/40 57 59. 69 238

Sämtliche Tuning-Teile für Käfer- u. 411-Motoren bis 2500 ccm liefert Ing. Bernd Riechert, 562 Velbert, Lievarsfeld 16. Telefon 0 21 24 / 5 51 76

VW Golf GTI verk. T. 0 53 61/6 66 77. 68 981

Verk. 2 195/50 VR 15 P7 und 5 Stück ATS 5,5 x 15-Felgen, VB 1000.– DM. Tel. 0 95 55/2 09, ab 16 Uhr. 68 982

VW 1192 1H, 34 PS, 8000 km, Bj. 60, § 79, unfallfr., wie neu, gg. Höchstgeb., Rad., SD, a. Liebh. Chiffre A 10/69 734

VW 1303 S, Bauj. 74, TÜV 79, 2 Liter, Axial-Gebläse, Motor 110 Brems-PS, Porsche 5-Gang-Getr., kurze Übersetzung, 80% Sperre, Bilstein-Rallye-Fahrwerk, 40 Liter-Zusatztank, Matter-Bügel, 5½ J x 15 mit 185/70. Tel. 02 01/41 37 28. 69 736

Golf LS, schwarz, min. 85 PS, div. Extras, geg. Geb. 0 53 07/21 90 ab 17 h. 69 737

Nordstadt-Cabrio, fabrikneu, 24 000.–. Tel. 0 71 95/47 61 oder 43 67. 70 104 H

Tausch

Alfa Spider geg. 4-Sitzer Cabrio, Wertausgleich. Ab 18 h 08381/92356. 69 687

Tausche BMW 2,8/71 Mot. u. Getr. neu, geg. Granada Combi, VW-Bus, Merc. Diesel. Tel. 0 21 91/2 33 15. 69 688

Tausche RD 350, Wert ca. 200.–, geg. Sportw. (Coupé). Chiffre A 10/69 194

Chevrolet Chevelle, § 8.78, 71, 80 000, neu ber., werkst.überh., Bestzust., VB DM 4950.–, o. Tausch/Inzahlgn. Wertausgl. H. Müller, 87 Würzburg, Winterhäuserstr. 43. T. 09 31/70 39 34. 69 193

Su. DB D, biete 264 DL neuwertig, unt. Chiffre A 10/68 935

Weißer Traum 911 T 2,2 l, EZ 5.73, m. a. Extr., 14 800.–, nehmen gr. amerika. Station in Z. Flugsch. Sylt, T. 04651/7877 Westerland Flugplatz. 68 936

Verschiedene

Autoimport v. Mark – 20% unter unverb. Pr.-Empf. frei Haus. Wittmeier, Waldenburgerstraße 9, 4460 Nordhorn, Telefon 0 59 21/41 10. 70 087 H

LIEBHABER DES UNDERSTATEMENT!



Vanden Plas Princess 4 l R, orig. Farb. grau, 57 000 km, Linkssteuerung, Bj. 1965, Mot. Rolls-Royce m. Alu-Block, Servolenk., Autom., Innenausst. walnuß u. Leder, alles erstkl. Zust., nur ernsthafte Interessenten. Tel. 06 11/3 05/78 68, 9–17 Uhr. 69 874

Slata Spring, 1a Zustand, 60 000 km, n. Cabrioverd. + Hardtop. 0211/662683 abends. 69 697

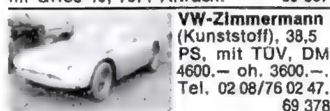
Suche, kaufe alles von + über Fiat 1500/1600 S Cabrio, auch alte Prospekte, Würzb., 09 31/41 26 38. 69 875

Maserati GT, 3500 Coupé 60, Alu-Kar., Citroen DS 19 Kabr. 65, TÜV 79, Merc. 250 SE Coupé 66, SD R, TÜV 79, Matra Bagh. 76, 7000 km, 5500.– u. NP, Rennw. Saab 1000, 88 PS, Fr. Formel verkauft T. 07762/9466. 69 380

Verk. Pirelli-Kalender 1974, letzte Ausg. geg. Geb. Chiffre A 10/69 377

VW 1302 S, Bj. 72, TÜV 79, met., Dop.-Verg., Schalens., Sportl., a. eingetr., VB 4500.–. Tel. 0 24 29/74 11. 69 205

British Leyland Princess 2200 HLS, 29 000 km, Bj. 4.76, NP 17 400.–, wegen Todesf. f. VB 12 400.– DM. Rech, Im Gries 19, 7971 Aitrach. 69 807



VW-Zimmermann (Kunststoff), 38,5 PS, mit TÜV, DM 4600.– oh. 3600.–. Tel. 02 08/76 02 47. 69 378

Siata Spring-Teile verk. M. Woike, 2951 Idafehn Krs. Leer, Ostfriesland. 68 945

Lloyd LP 600 orig. Ersatzteile, Austauschmotore, div. Verschleißteile, Getriebe, u.a.m., ATM 25 PS, Reifen. Tel. 0 22 37/25 28 ab 18 Uhr. 68 946

Mini 1001, Bj. 76, 15 000 km, aus 1. Hd., Mini 1001, Bj. 74, 4500 km, s. gepfl., zu verk. 07940/3431 Whg. 3140. 69 379

Jensen Interceptor III S, 350 PS, 7212 ccm, 250 km/h, gelb/schw., Amerika-Ausführung, handgearbeitet, Konelli-Leder, Wurzelholz, Autom., Klimaanlage, el. Fenster, Stereo-Radio, 8-Spur-Kassetten, get. Scheiben, zu verk. Tel. 02 11/66 64 96, von 10–13 h und von 15–18 h. 69 800

Stellenangebot

Der Vogel-Verlag informiert Technik und Wirtschaft mit fachorientierten Medien. Er dient der beruflichen Bildung und fördert die Kommunikation der Marktpartner.

Für unsere Zeitschrift „kfz-betrieb und automarkt", dem offiziellen Organ des Zentralverbandes des Kraftfahrzeughandwerks, suchen wir zwei

Kundendienstspezialisten aus der Automobilbranche als

Redakteure

Der eine muß gute kaufmännische Kenntnisse besitzen, die ihn befähigen, Fragen der Rendite genauso zu behandeln wie die wirtschaftlich sinnvolle Ausrüstung von Werkstätten: ein erfahrener Außendienst-Mann wäre z. B. willkommen.

Der andere kann direkt aus der praktischen Arbeit als Meister oder KD-Berater kommen. Er soll vor allen Dingen Betriebsausrüstungen wie Einrichtungen und Werkzeuge kritisch beurteilen und beschreiben. Wenn er darüber hinaus Freude an Automobiltechnik hat, wäre das von Vorteil.

Beide brauchen nicht unbedingt brillante Stilisten zu sein, sie müssen aber Freude am Formulieren haben. Neben erstklassigen praktischen Erfahrungen setzen wir Kontaktfähigkeit voraus, denn ein großer Teil ihrer Tätigkeit sind persönliche Gespräche mit Fachkräften der Automobilbranche.

VOGEL-VERLAG

Max-Planck-Straße 7–9
8700 Würzburg
Personalabteilung

☎ (09 31) 41 02-4 44

69 686

Verschiedenes

Hawaii 5-0 (US-Polizeisirene), 12 V, kompl. 66,- u. 98.- f. Boote u. Alarmanl. In BRD nicht f. Kfz erl. Verkauf/Gratisprosp. C. v. Hausen, Berliner Ring 39, 2060 Bad Oldesloe. Abt. A

Unveröffentlichte Tatsachen des Lebens

Sind Sie an der Entdeckung Ihrer verborgenen Fähigkeiten interessiert? Erste Hinweise darüber gibt Ihnen die Schrift der Rosenkreuzer **„Meisterung des Lebens"**, die Sie kostenlos erhalten.
Bitte schreiben Sie noch heute an: Frater N.

DER ORDEN VOM ROSENKREUZ
A.M.O.R.C. 757 Baden-Baden, Lessingstr. 1

Neu aus USA
Porta Call Funktelefonanlg., bestehend aus Basis-Station u. portablem Telefonapparat, kompl. Anlg. m. Akku u. Ladegerät 1850.–. T. 0 80 26/7 10 12. Nur f. d. Export, in der BRD post. nicht zugelassen. 69 876

2 Weber 40 DCOE zu verk. Tel. 0 61 21/34 03 19 oder 56 18 90. 69 877

Autofahrer sparen 15% Benzin.
Information kostenlos (Rückporto), von H+M Versandhandel, Senserbachweg 96–98, 51 Aachen. 68 957

Suche Vorkriegseisenbahnen, Blech- u. Militärspielzeug u. Kataloge vor 1945. Angeb. Chiffre A 10/68 953

Alarmanl. (wicht. f. Url.,) nur in Zig.-Anzünder (oder + -) stecken, fertig! Wird Türe, Kofferraum geöffnet, geht eine Hupe. 89.–. TWT, Wendelsteinstr. 6, 8000 München 90, Tel. 69 53 89. 68 954 H



5000

Kameras, Objektive, Projektoren, Ferngläser, HiFi-Stereo-Anlagen. Alles direkt ab Versandlager, enorm preiswert. Tausch - Teilzahlung - Garantie. 14-Tage-Ansichtssendung. Die allerbeste Idee: Erst mal bei Foto-Koch gucken. Das könnte für Sie günstiger sein! auto motor und sport-Leser erhalten neuesten FOTO-KATALOG 1977 gratis. Ein Kärtchen lohnt sich! Kennwort AMS10.

FOTO-KOCH-VERSAND
4 Düsseldorf, Schadowstr. 60'62, Ruf 02 11/36 90 36

Reifenbuchstaben aus Gummi, ganz neue Möglichkeiten. Katalog R 3 geg. DM 1,– in Briefmarken. Händler-Angebot anfordern!
Ing. W. Höfig
Thomas-Mann-Straße 53
4050 Mönchengladbach 1
Tel. 0 21 61/53 12 14

NEU! Autozubehör, Superpreise durch Direktimporte! Messeneuheiten! Katalog anfordern! auto-parts, Klebitzweg 16, 2904 Sandkrug

PARTNERWAHL INTERNATIONAL

Hübsche junge Damen aus Europa, Asien und Lateinamerika wünschen Briefwechsel, Bekanntschaft, Heirat. Prospekt und Fotoauswahl kostenlos!

HERMES-VERLAG
Box 110660/S, 1000 Berlin 11

Transistorzündung, neu, f. 4 + 6 Zyl. 12 V f. DM 68.– abzugeb. Weber, Mörikestr. 79, 59 Siegen. 69 207

Bodybuildingausrüstung, 6 Geräte, 1200 kg Hanteln u. Scheiben, 2495.–. Tel. 0 22 38/1 35 20. 69 700

★AUTO-ZUBEHÖR★
Spezial-Katalog 1977
Neu! Aktuell! Heute noch anfordern!
Hochinteressant für jeden Autobesitzer
kostenlos
AUTO-AUSSTATTUNG
unverbindlich
8046 GARCHING E

Ewige Schneeketten-Patent zu verk. CH-9115 Dicken, Pf. 22. 69 911

Zöllner Leistungsbremse

Typ 5 n 26, Waage b. 250 kp. grundüberh., preisw. z. v. T. 0 62 51/67 24. 69 699

Speedpilot, 200.– DM. 05 51/6 39 61. 69 381

Das Neueste aus USA: 81 verschiedene Sirenen und Hupentöne aus aller Welt in einem Gerät vereint und bedienbar. Geringe Maße, kompl. DM 173,– (Hawaii 5-0 und Kojak auch einzeln, je DM 90,–). Als Alarmanlage und für Boote geeignet. Kfz-Einbau in der BRD verboten. E. Pohle, 3050 Mandelsloh Nr. 5, Telefon 0 50 72/5 64

Autoverkaufsplatz beste Verk.lage, Frankfurt City, gegen 20 000.– Ablösung aus fam. Gründen abzugeben. Angeb. unter Chiffre A 10/69 698 H

Sonderangebot
Britax-Hosenträger-gurte
mit Prüf.-Nr.
nur DM 49,50/St.
nur solange Vorrat reicht!
Per NN **sofort bestellen!**
Neuen **Gratis-Katalog 77** sofort anfordern.
ALBRECHT AUTO-UND MOTORSPORT-ZUBEHÖR
7750 KONSTANZ/2, TEL. 07531/23742

Chrom-Effekt-Lack
Für Felgen
Wirkt sportlich.
Sieht aus wie Chrom.
Keine Silberbronze.
Sprühdose.
Versand sofort per Nachnahme.
ASZ-GmbH
8 München 80, Einsteinstr. 104
Telefon 0 89 / 47 69 61
ASZ K. H. Schmidt KG, 58 Hagen,
Postfach 244, Tel. 0 23 31 / 2 11 81

Achtung: Kfz-Zubehör-Großhändler, zwecks Eröffnung eines Kfz-Zubeh.-Geschäftes bitten wir um Zusendung Ihres Programmes mit ausführlichen Preislisten, Lieferbeding., evtl. Garantieersatz usw. Tragalux, Nordstr. 66, Esch/Alz. Luxemb. 66 497

MARITIM Ferienwohnungen
Für alle die das Besondere lieben geschmackvolle Wohnungen ab DM 88,– die ideale Freizeitwelt für jede Jahreszeit
MARITIM-Hotel · 2400 Travemünde · Tel. (0 45 02) 40 01
MARITIM Golf & Sporthotel · 2408 Timmendorfer Strand · Tel. (0 45 03) 40 91

UNSER URLAUBSTIP FÜR AUTOFAHRER:
Rovinj/Jugosl. (Istrien): Reihenbungal. ab DM 190,–/Woche. Auch in der Hochsaison noch freie Kontingente. Buchen Sie bei Ihrem Reisebüro. Kostenlose Prospekte anfordern bei:
terra international, A-5024 Salzburg
Linzer Gasse 4, Tel. 00 43/62 22/7 85 55

125 AMS (67–75) + 12 Sammelmappen, 25 Powerslide (67–71) 25 Motorrevue (64–73) 100 Rennprogramme, Autogramme F1-Fahrer. Geb. an T. Födisch, Pützgasse 20, 5357 Heimerzheim. 69 206

pocket fisherman
Zusammenklappbare Sportangel. Ideal für unterwegs. Sofort angelfertig. Garantie. Komplett alles incl. DM 77,– bei **Pocket Fisherman Vertrieb, Pf. 1222, 6457 Maintal 1.** 10 Tage Rückgaberecht.

Welches Mädchen aus dem Raum KE-MM-SF hätte Lust, mich (20 J.) mit meinem Porsche am Wochenende spazieren zu fahren (Führerschein ent.), Bildzuschr. erwünscht. Chiffre A 10/69 209

Der neue Gag! Störungsfreie Gegensprechanlage!
Für Motorrad-, Sozius-, Beiwagen- und Rallye-Fahrer. Am Körper tragbar. Prosp. gegen Eins. v DM 3.– in Briefm.
ELEKTRO KG

Jeep
DIREKTIMPORTEUR FÜR AMERICAN MOTORS JEEP
KARL HEINZ HÖTZEL
7514 Eggenstein-Leopoldshafen
Tel. (0721) 70116

„Windschutzscheibe weg – fahr zu Neck!" Windschutzscheiben aus aller Welt vorrätig! Einbau sofort. **Autoglaserei** Neck, 5 Köln 30 (Bickendorf), Wilh.-Mauser-Str. 37, Tel. 0221/585955

T-SHIRTS
Ab 10 Stück Aufdruck nach Ihren Angaben.
Komplettpreise; keine Mehrkosten für graphische Arbeiten!
Hoffmann-Stoffdruck, Danziger Str. 8
8501 Cadolzburg, Tel. 0 91 03 / 80 54

Fahreranzug neuwertig, Gr. 46–48, DM 125.–. Tel. 0 73 07/41 93. 69 208

Gefäßboy
Für Freizeit, Urlaub, Beruf, Haushalt usw.



- Mit neuer Saugeinrichtung überall — z. B. an gerippter Unterlage — in jeder Stellung schwenkbar anzubringen
- Einsetzbar sind Becher, Trinkdosen, Flaschen usw.
- Deckel schließt untersch. Gefäße dicht ab
- Selbstschließende Trinkhalmöffnung

Vielseitig verwendbar!
Autofahrer, Urlauber, Reisende, Berufsfahrer, Außendienstler, Campingfreunde, Hausfrauen, Kinder, Patienten, Heimwerker, Bad, Balkon
Gefäßboy m. Becher, Deckel kpl. **nur DM 8,80**
Zus. per NN + Porto. Farbe: Gelb oder Blau
Mokry KG, Franz-Reichel-Ring 115, 8500 Nürnberg

Verk. 2 Recaro Sport-Schalensitze. Tel. 0 94 26/5 32. 69 210

IGNITRONIC
KONTAKTLOSE ELEKTRONISCHE HOCHLEISTUNGS-ZÜNDANLAGEN



zum nachträglichen Selbsteinbau in nahezu alle Personenwagen mit 4-, 6- oder 8-Zyl.-Motor (HKZ und TSZ) ab DM 198.– + MwSt.
KARL RUSCHAK Spez.-Autozubehör Abt. I
Pf. 130107, 753 Pforzheim 13, 07231/70477

GESUCHT: Uralte Dampfmaschine mit Messing-Kessel-Armaturen, zahle Mindestpreis 200.–, Angebote unter Chiffre A 10/68 956

DOPPELT WISCHT BESSER!
Doppelhalter für 4 Wischerblätter
jetzt mit Waschsystem 14.50 DM + NN
ohne " 6.90 DM + NN
Wolters-GmbH 3041 Neuenkirchen
tel. 05195-1500 ; oder beim Fachhandel

Suche AMS b. 72, Chiffre A 10/68 949

Kaufe Autoprospekte, Ch. A 10/68 951

Auf Sylt Zimm. frei, dir. a. Strand. Angeb. anfordern: T. 0 46 51/4 10 67. 68 950

BOSI GT
der Spurtschnelle
- von Technikern aus dem Rennsport entwickelt
- lange Lebensdauer
- benzinsparend
- überlegenes technisches Konzept

TÜV geprüft
Hochleistungs Auspuff
Dr. Höhn Sport Styling
Postfach 32, 7116 Ingelfingen, Tel.: (07940) 21 00
Fordern Sie den umfangreichen Sonderprospekt an

Freizeit-Qualität aus Bayern
FENDT Caravans
Prospekte von:
X. Fendt & Co., Werk 3, Postf. 102
8854 Asbach-Bäumenheim

Blechspielzeug 1890–1954 wie Autos, Schiffe, Feuerwehren, Straßenbahnen, Pferdekutschen zu entspr. Liebhaberpr. gesucht. W. Raskop, Kaldenberg 5, 423 Wesel. 68 952

Garantie für Erfahrung & Leistung
Bei Schäden an Blech und Lack.
Karosserie



Fachbetrieb

AMS 1947–75, lose, geg. Gebot zu verk. Zuschr. unt. Chiffre A 10/68 948

Ihre Anschrift drucken Sie jetzt überall in Sekunden mit dem praktischen **Stempel im Kugelschreiber.**
Bestellen Sie noch heute Ihren persönlichen Stempel
Nur DM 25,90 + 2,50 NN Porto
huslik versand
Postfach 671 8900 Augsburg 1

Flieger-Uhren
Faszinierende Chronographen erstaunlich günstig. 24-seit. Farbkatalog gratis! Postkarte an Aviarichter, Am Wald 221, 75 Karlsruhe 31, Telefon (07 21) 7 30 73

BUNGALOWS / FERIENWOHNUNGEN / HOTELS
für Autofahrer in Italien, Jugoslawien, Österreich, Spanien u. v. a. zu günstigen Miet- und Vollpensions-Preisen vermittelt Ihr Reisebüro und
terra international, A-5024 Salzburg
Linzer Gasse 4, Tel. 00 43 / 62 22 / 7 85 55
Fordern Sie den kostenlosen Prospekt an!

Deutschlands größtes Angebot an sportlichem Autozubehör:
BBS, RONAL, ATS, RIAL, CROMODORA, SCHEEL, RECARO, BRITAX, SCHROTH, CIBIE, RAID, KAMEI, ZENDER, BOSI, KONI, BILSTEIN, RÖMER CHROMFELGENRINGE, UNIROYAL, DUNLOP, INDIANAPOLIS, MATTER, S. G. OLKÜHLER, VDO, ANSA, S & S u.v.m.!
Verlangen Sie unseren kostenlosen KATALOG 77, bevor Sie woanders kaufen!!!
DEWE Kfz-Teile GmbH
Evinger Str. 232, 46 Dortmund 16, Tel. 0231/851302

Zahle bis DM 200.– pro Autowerbeprospekt oder Plakat bis 1914. Zuschr. unt. Chiffre A 10/68 947

Suche Märklin Vorkriegseisenbahn Spur 0–1. T. 0281/24804 ab 19.00 h. 68 955

Sie wollten schon lange? Es war Ihnen zu teuer? Sie werden sich wundern!
Chrysler Außenborder v. 4 bis 135 PS. Noch nie waren sie so preisgünstig. Vergleichen Sie! Katalog von Chrysler, Abt. 17, Postfach 1204, 5 Köln 50.

KL-Sportboot, Typ Sprint m. Trailer, 25 PS Johnson u. Zbeh., VB 4900.–. Tel. 0 70 21/5 01-5 68, H. Gerlach. 69 771

Wohnmobil Peugeot J 7, 16 000 km, Bj. 75, kompl. Weinbergeinrichtg., viel Zubeh., NP 31 000.–, 24 000.– zu verk. Tel. 0 71 53/3 91 13. 69 483

VW-Camper ges., Lancja Beta, Bj. 74, 3200 km, muß i. Z. gen. w. Tel. 0 98 72/74 32. 69 484

Faltwohnwagen-Scholz Brüderchen m. Vorzelt, Bootsträger, Sonderausstattung, TÜV 3.79, VB 2950.–. H.-J. Michaelis, E. v. Steinbachweg 29, 8000 München – 45, 0 89/3 13 43 18. 69 485

406 D Mercedes-Wohnmobil, TÜV 78, AT-Mot. u. Getr., 20 000 km, gen.-überh., f. 6000.– zu verk. Tel. 02 51/31 46 21. 69 486

Merc.-Wohnmobil 508D, neuw., km 20 000, Vollis., Hohlr.-Vers., Dusche, Frischw.-Abw., 200 L Herd, Kühlschr., Heiz., Spüle, Hubbett, Stereo, Anh.-Kuppl., etc., 36 000.–. Tel. 0 91 31/4 75 33. 69 034

Wohnmobil Fiat Weinsberg 238, Bj. 72, 32 000 km, techn. u. opt. einwandfr., TÜV 8.78, kompl. eingerr. m. vielen Extras, Anfr. 0 22 02/3 50 20. 69 276

VW Camping Reisemobil m. Sonderaufbau, sehr exclusive Ausst., NP 43 000.–, Bj. 2.76, 16 000 km, weit u. NP zu verk. LVG Leo Hoffmann KG, Vertreter der Daimler-Benz AG, 4400 Münster, Weseler Str. 655, Tel. 02 51 7 90 51 (Kaiser). 69 275

Amphicar zu verk. Tel. 0 78 02/49 91. 69 274

Kajütboot 6 x 2,35 m, 3 Schlafplätze, Küche, Spüle, Kühlschr., 125 PS, v. Zub., 2 Kleiderschr., NP 45 000.–, auf VB zu verk., Pkw wird in Zahlung genommen. Tel. 068 06/59 70. 69 033

Segeln am Großen Plöner-See. Schleswig-Holstein. Anfänger- und A-Schein-Kurse. Optimisten-Lehrgänge, **Segelschule am Bischofssee,** Kirchplatz 2, 2422 Bosau, T. 0 45 27/7 06+10 55. 69 482

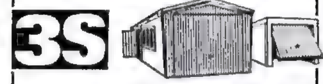
Garagen

Achenbach Einzel- u. Reihengaragen Schwingtore Hallen
Bitte Prospekte anfordern
Gebr. Achenbach Abt. 52
5900 Siegen 21-Wdn. · Tel. (02 71) 7 31 41

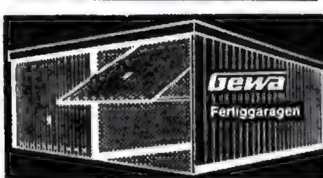


FERTIG-GARAGEN aus Asbestzement überall Vertretungen
Prospekte anfordern
KARL LENDERS Garagenbau Abt. K
4052 Korschenbroich 3, Tel. (0 21 82) 40 94

Selbst- oder Fertigbau · Einzeln und Reihen



3S STAHLBETON**GARAGEN** UND GARTENHÄUSER
Katalog durch: Selbstbau EB GmbH, Verw. 34 Göttingen, Ruf 05 51/3 10 31



Gebr. Wahl, 5927 Erndtebrück
Postf. 80 B Telex 875640, Ruf (02753) 834
Niederlass. i. d. gesamten BRD

Betongaragen Spitzenreiter 77
Frei Haus montiert an jedem Ort in der BRD. Lieferung direkt vom Hersteller, deshalb so günstig! Viele Selbstbau- und Fertigtypen bereits ab **1399,–** mit Schwingtor. Auch Raten zahlung möglich. Fordern Sie noch heute Gratis-Katalog an da 3% Rabatt für Sofortbesteller.
Overmann Abt. 70 D, 7519 Eppingen

SPORTFAHRER LEHRGÄNGE
auf dem exklusiv gesperrten HOCKENHEIM-RING
Ausschreibung: VMZ-Hockenheim
Telefon 06205-4061

Unterricht und Ausbildung

Immobilienmakler · Hausverwalter
3monatiger Fernlehrgang mit Prüfung. Für jedermann leicht verständlich. Preis d. ges. Lehrgangs DM 95,–. Prospekt 83 kostenlos. TECHNIKUM, 7858 Weil am Rhein.

FAHRLEHRER (-IN)
Ein zukunftsreicher Beruf, sichere Existenz, hohes Gehalt, begrenzte Arbeitszeit. Zur Zeit noch Ausbildung in 12-Wochen-Lehrgängen. Ab 1. September 1977 laut Gesetz Ausbildungsdauer 5 Monate. Aufklärungsschrift Z 172 und Beraterbesuch kostenlos und unverbindlich.
FAHRLEHRER-FACHSCHULE **seela**
3300 Braunschweig, Tel. 05 31 / 37 10 91
Amtlich anerkannte Ausbildungsstätte mit Internat für das Bundesgebiet.

FAHRLEHRER, VERKEHRSLEHRER BERUFSKRAFTFAHRER
Auf Anfrage umgehend Informationsmaterial!
DEUTSCHES VERKEHRS-PÄDAGOGISCHES INSTITUT E. V.
Amtlich anerkannte Ausbildungsstätte
706 Schorndorf, Gmünder Str. 95, Tel. 0 71 81 / 55 38 u. 6 39 33

Berufsausbildung zum Fahrlehrer
Ein zukunftsreicher interessanter Lebensberuf, hohe Verdienstmöglichkeiten, gesetzlich geregelte Arbeitszeit. Chance zur Unabhängig- und Selbständigkeit. Automation ausgeschlossen. Alter 23 Jahre. Fahrpraxis 3 Jahre. Unverbindliche Information:
Amtlich anerkannte FAHRLEHRER-FACHSCHULE DÜSSELDORF, Münsterstraße 241, Tel. 0211/637878, Postfach 320367

Erstes Lederlenkrad mit Allg. Betriebserlaubnis
Keine Vorfahrt beim TÜV. **Kein** Eintrag in die Kfz-Papiere. **Kostenersparnis DM 30 bis 40.**
CARL KITTEL
SPEZIALFABRIK FÜR AUTOZUBEHÖR
8057 Eching über Freising, Fürholzener Str. 9, Telefon (0 89) 3 19 20 91/95, Telex 05-215046
KBA-Nr. 70002

Moderner Fünfkampf

Wie sich die deutsche Automobilindustrie in der Rallye-Meisterschaft engagiert.

Drei Wertungsläufe zur Deutschen Meisterschaft in den letzten vier Wochen – fraglos ein attraktives Angebot für die deutschen Freunde des Rallyesports, der von Kennern der Materie auch als der Fünfkampf des Motorsports bezeichnet wird: Die Disziplinen Kartenkunde, Slalom, Cross-, Berg- und Rundstreckenrennen sind fast bei jeder Rallye vertreten.

Zum nationalen Rallye-Championat zählen zehn Wertungsläufe. Zwischen 500 und 1500 Kilometer werden von den jeweils 80–160 startenden Teams pro Veranstaltung absolviert.

Die ONS (Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland) läßt in zwei Hauptgruppen (A und B) starten. Die Kategorie A umfaßt nur die Serien-Tourenwagen (Gruppe 1); Spezial-Tourenwagen (Gruppe 2) Serien-GT- (Gruppe 3) und Spezial-GT-Wagen (Gruppe 4) werden gemeinsam in der Abteilung B gewertet.

Dem nicht gerade transparenten Prinzip der Punktezuteilung ist nicht leicht auf die Schliche zu kommen. Zähler werden für das Gesamt-Klassement, für die Plazierung innerhalb der Wertungsgruppen und innerhalb der Hubraum-Klassen vergeben.

Von diesem dreifachen Zuteilungsverfahren profitieren eindeutig die Serien-Tourenwagen. Während sich die speziell für Rallyes umgebauten Autos der Gruppen 2 und 4 gegenseitig Plazierungen im Gesamtklassement streitig machen, sammeln die Gruppe 1-Teams eifrig Punkte.

Der Trend, sich mit den „Schaufenster-Autos" an Rallyes zu beteiligen, wird von den Automobilfirmen forciert, die mit dieser Serien-Philosophie ein besseres Verkaufsimage für ihre Autos schaffen will – obwohl das, was bei der Rallye „Serientourenwagen" heißt, mit dem entsprechenden, für den Straßenverkehr zugelassenen Modell nur noch wenig gemein hat.

Nach nunmehr vier der zehn Meisterschaftsläufe hat mit dem VW Golf GTI ein Serientourenwagen die Führungs-Position im Championat erobert. Gerade die VW-Motorsportabteilung in Hannover, das Opel Euro Händler-Team aus Rüsselsheim und die Ford-Mannschaft des Tuners KWS (Keck, Wolff, Soltwedel) aus Koblenz spekulieren auf diese Serien-Lorbeeren.

Auf die andere Taktik, mit möglichst zahlreichen Gesamtsiegen auf einem Gruppe-4-Auto den Meistertitel zu erreichen, vertrauen Ford-Köln und Toyota-Deutschland. Private Teams spielen in diesem geldverschlingenden Championat allenfalls eine Außenseiterrolle. Denn der Aufwand, den Automobilwerke in der Deutschen Meisterschaft treiben, ist ihnen nicht möglich. Privatier Heinz-Walter Schewe, der Rallye-Meister des Vorjahres, und der schnelle Pfälzer Wolfgang Hauck warfen deshalb bereits das Handtuch. Die beiden Porsche-Carrera-Fahrer tauchen nur noch sporadisch in den Rallye-Wäldern auf.

Die Deutsche Toyota schickt Harald Demuth/Arwed Fischer wahlweise auf einem 180 PS starken Corolla oder









Das Quartett der Schnellsten: Demuth/Fischer auf Toyota Corolla (oben links), Hainbach/Linzen mit dem Ford Escort (oben rechts), Smolej/Menne im Kadett GT/E (links) und Kleint/Hänsch, die mit dem VW Golf GTI (unten) dank des Kampfgeistes von Fahrer Joachim Kleint (rechts) das Championat anführen.



Fotos: Archiv, Scharnagel

einem 120 PS Serien-Celica bei jedem Lauf ins Punkterennen. Toyotachef Adolf Hüngsberg, der Hüter des 300 000-Mark-Sportetats, sagt es deutlich: „Demuth soll um die Meisterschaft fahren. Achim Warmbold ist dagegen nur bei PR-trächtigen Läufen wie beispielsweise der Sachs-Winterrallye und der Metz- und Hessen-Rallye, fest eingeplant." Die Corolla-Gesamtsiege bei den ersten beiden Meisterschaftsrallyes (Warmbold/Geistdörfer und Demuth/Fischer) paßten bestens ins Programm der deutschen Toyota-Vertretung.

Doch bei der „Weser-Ems-Rallye" und der „Saarland-Rallye" war Toyota neuerlicher Triumph versagt. Reinhard Hainbach/Peter Linzen auf dem von Ford Deutschland zur Verfügung gestellten und vom Hamburger Tuner Suhr gewarteten 240 PS Escort kassierten bei den letzten beiden Läufen die volle Punktzahl. Die zwei Ford-Gesamtsiege nach einem zweiten Rang beim Rallye-Auftakt und einem Ausfall bei der „Rallye Trifels" bescherten Ford nach vier Läufen den zweiten Platz in der Meisterschaftswertung.

Ebenso spannende Auseinandersetzungen sind auch weiterhin unter den Gruppe 1-Stars zu erwarten. Für die VW-Starter Joachim Kleint/Andreas Hämsch auf dem Golf GTI ist das Erfolgskonto mehr als ausgeglichen (zweimal Erster und zweimal Zweiter in der Gruppe). VW-Rallye-Leiter Reinhard Rode: „Die überraschende Führung in der Meisterschaft haben wir nur dem brutalschnellen Kleint-Fahrstil zu verdanken. Hoffentlich hält der Golf diese Tortur auch weiterhin aus."

Der Ex-Röhrl-Beifahrer Jochen Berger, der Opel-Mann an der Rallye-Front, ist bei der Beurteilung seines Spitzenteams Walter Smolej/Hanno Menne auf dem Kadett GT/E (zwei Gruppensiege, einmal Zweiter und ein Ausfall) noch erheblich skeptischer: „Der Walter fährt sich die Seele aus dem Leib und kann den Kleint doch nur mit Mühe halten — oder muß ihm sogar den Vortritt lassen. Theoretisch müßte Smolej aber die Nase vorn haben, er fährt immerhin ein PS-stärkeres Zweiliter-Auto. Ich verstehe das nicht."

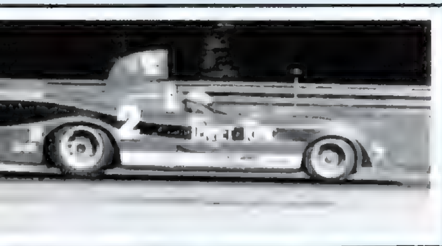
Im Gegensatz zu VW und Opel ist das private KWS-Ford-Team bereits aus dem engeren Favoritenkreis ausgeschieden: Zwei Totalausfälle und der harte Kampf mit Smolej und Kleint warfen Dieter Günther/Peter Witte aus dem Rennen. Ein eklatanter Beifahrer-Fehler bei der „Rallye-Saarland" gab den KWS-Leuten den Rest: Der Kölner Peter Witte verstempelte sich bei einer Zeitkontrolle und bescherte seinem Team gleich 240 Strafsekunden. KWS-Teamchef Wolff forderte kompromißlos die Ablösung und will Dieter Günther künftig nur noch sporadisch einsetzen.

So bilden die Besten der Deutschen Rallye-Szene fortan noch ein Quartett: Hainbach/Linzen (Ford Escort RS) sowie Demuth/Fischer (Toyota Corolla) auf der einen und Kleint/Hänsch (VW Golf GTi) sowie Smolej/Menne (Opel Kadett GTE) auf der anderen Seite sind die Favoriten für den Rest dieser reizvollen Rallye-Saison. *P. H.*

Sport Nachrichten

Heimsieg für Alfa

Formel 1-Pilot Vittorio Brambilla gewann nahezu ohne Konkurrenz den zweiten Lauf zur Sportwagen-Weltmeisterschaft im italienischen Monza auf einem Alfa Romeo 33 SC 12 und sicherte den Mailändern damit die klare Führung im Championat. Markenkollege Arturo Merzario war nach einem Unfall ebenso ausgefallen wie die deutsch-amerikanische Porsche 908/3 Turbo-Besatzung Reinhold Joest/Brett Lunger (Motorschaden) und das deutsche Team Rolf Stommelen/Jörg Obermoser auf einem TOJ (defekte Benzinpumpe). Stommelen hatte schon während des Rennens nicht mit den Alfas mithalten können, da der TOJ in der Höchstgeschwindigkeit unterlegen war.



Platz eins: Alfa mit Brambilla

Weltmeisterschaften nun auch für die Zweiliter-Klasse

Ein überraschender und kurzfristiger Entschluß der CSI, der obersten Automobilsport-Kommission in Paris, wurde durch ein Kommuniqué des Generalsekretariats bekanntgegeben: Eine sofort wirksame Reglement-Erweiterung bewirkt, daß sowohl in der Marken- als auch in der Sportwagen-Weltmeisterschaft ein gesonderter Pokal für die Zweiliter-Klasse ausgeschrieben wird. Diese neue Bestimmung ist das Ergebnis mehrerer Zusammenkünfte der CSI mit Vertretern der Automobilhersteller, die an einer solchen Klassenaufteilung interessiert waren. Das Rennen am 23. Oktober in Vallelunga (Italien) wurde nachträglich noch als Wertungslauf zur Markenweltmeisterschaft ins Programm aufgenommen.

Formel 3-Europameisterschaft: Ghinzani vorn

Nach zwei Siegen am Nürburgring und im belgischen Zolder (24. April), dem vierten Lauf zur Formel 3-Europameisterschaft, führt der Italiener Piercarlo Ghinzani mit seinem March 773-Toyota das Championat mit 26 Punkten an. Der Vergleich der starken italienischen Fahrer mit den Formel 3-Piloten der hart umkämpften englischen Meisterschaft endete in Zolder zugunsten der Italiener, denn erst auf Platz drei folgte der Brite Geoff Lees auf einem Chevron B 38. Toyota baut seine Vormachtstellung auf dem Motorensektor in der Formel 3 weiter aus; 21 der 22 in Zolder startenden Formel 3-Rennwagen wurden von einem Aggregat der japanischen Firma angetrieben.

Jaguar weiter erfolglos

Erneut enttäuschend verlief der Einsatz der englischen Jaguar-Coupés beim zweiten Lauf zur Europameisterschaft der Tourenwagen auf dem Salzburgring (24. April). Die Briten Andy Rouse/Derek Bell und die englisch-australische Kombination John Fitzpatrick/Tim Schenken fielen schon kurz nach Beginn des Dreistunden-Rennens mit defektem Kühler beziehungsweise abgerissener Hinterachse aus. So konnte das Alpina-BMW-Coupé mit Gunnar Nilsson/Dieter Quester (Schweden/Österreich) vor dem Luigi-BMW von Martino Finotto/Eddy Joosen (Italien/Belgien) einen ungefährdeten Sieg verbuchen. Als bestes deutsches Team belegten Helmut Hensler und Willi Bergmeister mit einem VW Scirocco den siebten Platz.



Besser als Jaguar: Alpina-BMW

Formel 2: Mass-Sieg und Cheever-Show

Ganz im Zeichen des amerikanischen Jung-Talents Eddie Cheever stand der vierte Wertungslauf zur Formel 2-Europameisterschaft am Nürburgring (1. Mai). Im Training durch einen Unfall und einen Motorschaden gebremst, mußte Cheever das Rennen von der 13. Startposition in Angriff nehmen, kämpfte sich aber bis auf Rang zwei vor und sicherte sich neun Meisterschaftspunkte. Gewonnen wurde das Rennen von Jochen Mass, der mit demselben March siegte, den er 14 Tage vorher in Hockenheim auf Platz eins gesteuert hatte. Ehe der Schweizer Grand Prix-Fahrer Clay Regazzoni mit defektem Motor ausfiel, lieferte er sich mit Cheever einen Zweikampf. Der Finne Keijo Rosberg, ein weiterer Formel 2-Nachwuchsmann, wurde mit einem Chevron-Hart Dritter. Erstaunlich gut hielt sich der 22jährige Italiener Bruno Giacomelli bei seinem ersten Nürburgring-Einsatz: Nach der drittschnellsten Trainingszeit mit seinem March-Hart belegte er im Rennen den sechsten Platz. Der letztjährige Formel 3-Europameister, Ricardo Patrese aus Italien, war als Trainingsbester gestartet, rutschte jedoch, zu Beginn in Führung liegend, von der Strecke.



Newcomer in Aktion: Cheever im Ralt-Formel 2

Wieder Stratos-Sieg

Bis zur 17. Wertungsprüfung der Rallye Insel Elba, einem Lauf zur Rallye-Europameisterschaft, lag der Deutsche Walter Röhrl unter den ersten fünf des Gesamtklassements. Dann streikten an seinem von dem italienischen Tuner Caresini vorbereiteten Gruppe 4-Kadett GT/E die Kardanwelle und die Einspritzpumpe, und der Regensburger verbuchte einen neuerlichen Opel-Ausfall. Der französische Rallye-Europameister Bernard Darniche dagegen hatte mit seinem Lancia Stratos keine Probleme und beendete die Rallye als Sieger, knapp gefolgt von dem Italiener Maurizio Verini auf einem Fiat 131 Abarth. Der schwedische Werksfahrer Stig Blomquist lag mit seinem motorisch unterlegenen Saab 99 ems lange auf Platz fünf, bis er mit Antriebsschaden aufgab. Dritter der Rallye Insel Elba wurde der Engländer Tony Pond mit einem Triumph TR7 vor dem Kadett GT/E des Italieners Ballestrieri.

Fotos: Kräling, Reinhard

„Die Zukunft hat begonnen"

Interview mit Opel-Managern über die künftigen Sport-Pläne von Opel.

?: *Das Opel Euro Händler Team hat in der motorsportinteressierten Öffentlichkeit nicht unbedingt den besten Ruf. Zahlreiche Defekte und mehr Ausfälle als Zielankünfte der Rüsselsheimer Rallye-Wagen gaben Anlaß zur Kritik. Wie sehen Sie dieses Problem?*

Klinke: Man sollte nicht generell von Mißerfolgen sprechen; diese sind erst eingetreten, als wir 1975 vom Ascona zum Kadett GT/E mit 16 Ventil-Motor wechselten.

?: *Waren die recht erfolgreichen Ascona aber im Grunde genommen nichts anderes als Autos, die Opel-Tuner Irmscher und nicht das Euro Händler Team entwickelt hatte?*

Klinke: Das ist nicht richtig. Die Autos wurden in der Werkstatt des Euro Händler Teams vorbereitet.

?: *Die Technik war aber eine Irmscher-Entwicklung.*

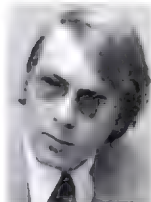
Klinke: Die Motoren waren von Irmscher.

?: *Trotzdem waren auch mit dem Kadett GT/E bislang die Tuner erfolgreicher als das Händler Team.*



Arno Scheskat

Der 50jährige Marketing-Chef arbeitet seit 26 Jahren bei Opel. Zunächst im Exportverkauf tätig, wurde er 1959 Leiter dieser Abteilung. 1974 wurde Scheskat Leiter des Verkaufsstabes der Adam Opel AG, seit dem 1. Februar 1977 fungiert er europaweit als Marketing-Chef der Gesellschaft. Die Sportabteilung ist ihm untergeordnet.



Matt Klinke

Der 39jährige Chef der Absatzförderung arbeitet seit 13 Jahren für General Motors. Klinke studierte in den USA Wirtschaftswissenschaften und war, bevor er 1973 nach Rüsselsheim kam, für GM in Schweden und Holland tätig. Seit Oktober 1974 leitet Klinke die Absatzförderung, er ist Vorgesetzter von Sportchef Fall.

Klinke: Das ist richtig. Aber diese Tuner fuhren stets mit dem Querstrom-Motor, während unsere Ausfälle mit den mit 16-Ventil-Motoren bestückten Wagen passierten.

?: *Es waren aber doch nicht in der Hauptsache Motorschäden, die zu den Ausfällen führten.*

Klinke: Es waren Motorschäden und Schäden an der Kraftübertragung. Ein Querstrom-Motor leistet 215 PS, ein 16-Ventiler aber 40 PS mehr. Wir wollten diesen Motor einsetzen, um für die Zukunft gerüstet zu sein. Kein anderer als das Werk kann aber das Risiko, das der Einsatz eines neuen Motors mit sich bringt, auf sich nehmen.

?: *Sind die Antriebsdefekte dann auf die Mehr-PS des 16-Ventilers zurückzuführen?*

Klinke: Ja.

?: *Wer entscheidet vor den Rallyes, wie die Wagen vorzubereiten sind?*

Klinke: Der Teamleiter, Herr Berger.

?: *Bei der Rallye Monte Carlo im Januar 1977 fielen beide Opel-Wagen*



Interview in Rüsselsheim: Arno Scheskat (Mitte) und Matt Klinke (rechts) im Gespräch mit Redakteur Haug

Fotos: Heere, Kräling, Zawodsky, Nicot, Archiv

aus, obwohl diese Rallye als Prüfstein für den künftigen Opel-Sport galt.

Klinke: Wir haben vor dieser Rallye alles getan, um gut gerüstet zu sein. Wir haben uns sehr intensiv vorbereitet. Wir hatten bei den Tests nur kleinere Schäden und waren sicher, daß die Autos halten würden.

?: *Beide Autos scheiterten mit Motorschäden. War dies ein Verschulden der Firma Schrick, die die Triebwerke vorbereitete?*

Klinke: Nein, das kann man nicht sagen. Der Presse ist bislang nicht bekannt, daß wir im Einsatzwagen unseres Fahrers Jean-Pierre Nicolas Benzin gefunden haben, das nur 88 Oktan hatte, deshalb brannte ein Kolben des Motors durch.

?: *Sehen Sie die Gefahr, daß die vielen Ausfälle der Euro Händler-Wagen dem Opel-Image schaden könnten?*

Klinke: Durchaus.

?: *Haben Sie eine Idee, wie die Erfolgs-Ausbeute gesteigert werden kann?*

Scheskat: Ich glaube, daß wir eine limitierte Phase hinter uns haben. Wir haben für die Zukunft konkrete Änderungen organisatorischer Art. Die aufgetretenen Pannen zeigen, daß wir künftig eine verstärkte Zusammenarbeit mit der Technik benötigen. Wir werden einen Verbindungsingenieur in der Sportabteilung haben, der aus dem Bereich unserer Produktentwicklung und Konstruktion kommt, und zwar Herrn Erich Koch.

?: *Hat Herr Koch bereits Entwicklungen für den Sport gemacht?*

Klinke: Nein, nicht direkt, Herr Koch ist ein sehr erfahrener Ingenieur, der vornehmlich auf dem Gebiet Chassis gearbeitet hat.

?: *Wie sehen die weiteren Veränderungen im Team aus?*

Scheskat: Wir haben Tony Fall als neuen Leiter der Sportabteilung gewonnen.

?: *Was passiert dann mit dem bisherigen Sport-Chef Helmut Bein?*

Scheskat: Herr Bein bleibt im Team; er wird sich in erster Linie auf die Förderung des Breitensports konzentrieren.

?: *Künftig steht also Tony Fall an der Spitze, Bein macht Breitensport, und Berger macht Rallye-Sport?*

Klinke: Ja.

Scheskat: Und der Verbindungsingenieur soll künftig für beide Bereiche da sein.

Klinke: Herr Koch wird der Chef der Werkstatt, er wird sie so organisieren, daß sie zum Top-Team wird.

?: *Und Herr Bein wird damit dann überhaupt nichts mehr zu tun haben?*

Klinke: Richtig, seine Bereiche sind der Sportpokal und die Betreuung der Privatfahrer.

Scheskat: Diese Trennung ist einfach notwendig, um eine sinnvolle Verstärkung des Teams erzielen zu können.



Tony Fall, 37jähriger Engländer, ist gelernter Kfz-Mechaniker und seit Ende April Chef des Rüsselsheimer Euro Händler Teams. Sein Vorgänger Helmut Bein war Falls früherer Chef, als der Brite unter Bein-Regie noch für BMW fuhr.



Erich Koch ist der neue Techniker im Euro Händler Team. Der 33jährige Ingenieur arbeitet seit 1966 bei Opel und war vor seiner Versetzung in die Sportabteilung Assistent des Chefingenieurs für Chassis-Konstruktionen.



Selten im Ziel: Euro Händler-Rallye-Kadett mit Walter Röhrl

Klinke: Wir halten auch für äußerst wichtig, daß Herr Bein künftig den Kontakt zu Sportlern aus anderen Sportarten aufbauen soll. Wir versprechen uns davon eine Image-Förderung.

?: *Diese Umstrukturierung bedeutet im Grunde doch nichts anderes als den Wunsch, einen neuen Chef im Opel-Sport zu haben.*

Scheskat: Nicht unbedingt. Wir glauben allerdings, daß Tony Fall besser in der Lage sein wird, auf der von uns angestrebten europäischen Basis aktiv zu sein.

?: *Nach außen könnte diese Neuordnung doch nach einer Degradierung Beins aussehen.*

Scheskat: Das ist nicht der Fall, das Team sollte lediglich verstärkt werden. Wir bringen mit der Umbesetzung die Aktivitäten der Rüsselsheimer Opel-Sportabteilung einfach auf eine andere, eine breitere Ebene.



Helmut Bein, von 1974 bis 1977 Chef des Euro Händler Teams, wird sich künftig um die Betreuung der Opel-Privatfahrer kümmern. Der 45jährige war mehrfacher Deutscher Rallyemeister und fünf Jahre lang BMW-Sportchef.



Jochen Berger machte sich als Kopilot von Walter Röhrl einen Namen und galt als einer der versiertesten Beifahrer der Welt. Nach seiner aktiven Laufbahn wurde dem 30jährigen 1976 die Rallye-Organisation des Euro Händler Teams übertragen.



Vergangenheit: Opel will künftig keine Rundstreckenrennen mehr fahren

Klinke: Herr Bein ist kein Techniker, und weil wir technische Probleme im Spitzensport haben, wäre es unfair, ihn mit Technik-Sachen zu belasten – und ihn dafür verantwortlich zu machen.

?: *Sie haben mit Walter Röhrl einen international anerkannten Spitzenfahrer verpflichtet. Sehen Sie nicht die Gefahr, ihn zu blockieren, wenn das Euro Händler Team nicht genügend Einsätze fährt? Immerhin startete Röhrl seit Januar nicht mehr für das Team.*

Klinke: Röhrl hat die Freigabe für einige Veranstaltungen bei uns beantragt, die er teilweise mit seinem privaten Porsche bestreiten will. Wir kennen unseren Einsatzplan noch nicht, von dem dann die Freigaben abhängen werden.

?: *Besteht auch die Möglichkeit, daß Röhrl auf der Rundstrecke fährt, wenn er dafür ein Auto erhält?*

Klinke: Sicherlich.

?: *Dürfte er auf der Rundstrecke jedes Auto fahren, auch Konkurrenzfabrikate?*

Klinke: Wenn er ein attraktives Angebot hat, das nicht mit unseren Plänen kollidiert. Ich würde beispielsweise liebend gerne sehen, wenn Walter Röhrl Formel 2 fahren würde oder wenn ihn ATS bitten würde, in den Formel 1 einzusteigen.

?: *Wie hoch ist Opels Sport-Etat?*

Scheskat: Ein Bruchteil dessen, was unsere Konkurrenten aufbringen.

?: *Für die Saison 1976 war ein Betrag von vier Millionen im Gespräch?*

Klinke: Schön wär's.

?: *Wie stellen Sie sich jetzt, nach der Umgestaltung der Sportabteilung, die Zukunft des Opel-Sports vor?*

Klinke: Wir wollen noch in diesem Jahr wieder erfolgreich im Spitzensport sein. Wir wollen in der Rallye-Weltmeisterschaft eine Rolle spielen.

Scheskat: Wir wollen eine Konzentration und keine Verzettelung, deshalb auch unsere klare Entscheidung für den Rallye- und gegen den Rundstreckensport.

Von Zeit zu Zeit

Rennsportmeisterschaft am Nürburgring: Rekordrunden und ein neuerlicher BMW-Sieg über Ford.

Wer am Nürburgring ausziehen will, das Fürchten zu lernen, der begebe sich zum Sprunghügel im Pflanzgarten und warte an diesem Streckenabschnitt, bis die tollkühnen Fahrer in ihren fliegenden Kisten nahen. Sollte zufällig ein Lauf zur Rennsportmeisterschaft am Ring stattfinden, wird dem Lehrling das Fürchten um so schneller beigebracht. Die Live-Show beginnt mit anschwellendem Motorenlärm, dann wird der erste Akteur sichtbar: Im 220 km/h-Tempo hebt der Renner ab, absolviert einen Zehnmetersprung, setzt zur Landung an, schlingert und fegt – weiterhin mit Vollgas – auf die folgende Rechtskurve zu.

Jüngster Flugtag war das Eifelrennen am 1. Mai, mit dem gleich das 50jährige Bestehen des Nürburgrings gefeiert wurde. Die Fahrer der Rennsportmeisterschaft traten zum dritten Wertungslauf des Championats an und lieferten Sensation um Sensation. Während die Formel 1-Piloten den Eifelkurs ausgerechnet in seinem Jubiläumsjahr verschmähten, erschlossen ihre Kollegen aus dem Lager der Produktionswagen neue Dimensionen im schnellen Umrunden des 22,3 Kilometer langen Kurvenlabyrinths. Nur 7.36,6 Minuten benötigte dazu der Trainingsbeste der Division 1 (über 2 Liter Hubraum), Bob Wollek mit dem Kremer-Porsche, während Albrecht Krebs, der schnellste Nürburgring-Bezwinger der Division 2 (bis 2 Liter Hubraum), seinen Schnitzer-Turbo-BMW in 7.58,0 Minuten um die Strecke jagte.

„Bloody quick", kommentierte der schwedische Formel 1-Star Ronnie Peterson, der direkt nach dem Vortraining zum Großen Preis von Spanien an den Ring gereist war, um dort den BMW 320 des Hohmann-Teams zu bedienen. „Es ist sagenhaft, so was war noch nie da", stimmten BMW-Rennleiter Jochen Neerpasch und sein Ford-Kollege, Michael Kranefuss, angesichts der Trainingszeiten überein.

Das Training zum dritten Meisterschaftslauf war samstags zum Prestigekampf eskaliert, wobei die Auseinandersetzung zwischen Ford und BMW die Krönung der Zeitjagden bildete. Lothar Pinske, Kundenbetreuer der Kölner Ford-Sportabteilung und Chef-Zeitnehmer im Ford Zakspeed-Team, wollte gerade zu einem Luftsprung ansetzen, weil er den Escort von Rennsportmeister Hans Heyer mit 8.04 Minuten gestoppt hatte, als ihn Zakspeed-Teammanager Dieter Glemser mit dem Zuruf „Cheever, drei Komma neun" am Boden hielt. Eddie Cheever, der 19jährige Amerikaner im BMW Junior-Team, hatte die Fabel-Zeit von Heyer unterboten, die in der 50jährigen Nürburgring-Geschichte noch kein Zweiliter-Tourenwagen erreicht hatte und die jetzt noch





Meister im Weitfliegen. Harald Grohs im BMW 320. BMW-Junioren vor Heyer (oben links). Sieger der Porsche-Klasse: Bob Wollek (oben rechts). Versammlung der Siegreichen: Wollek, Cheever, Surer, Neuhaus, Stommelen und Stuck (Mitte, v. li. n. re.).





Fotos: Kräling, Wilhelm, Zawadsky

Rennsportmeisterschaft Nürburgring

nicht einmal eine Sekunde lang Rekord bleiben konnte.

Doch auch Cheever sollte nicht der Schnellste sein, obwohl er sich noch um 1,1 Sekunden steigerte. Hans-Joachim Stuck, der am Nürburgring im Tourenwagen mutiger und gewiefter als jeder andere Fahrer der Welt agierte, unterbot Cheevers Zeit mit seinem Faltz-BMW um eine weitere Sekunde. Doch auch er sah sich außerstande, bei jenem absoluten Höhepunkt der Trainings-Gala-Vorstellung mitzuhalten, den der Hanauer Albrecht Krebs mit seinem Schnitzer-Turbo-BMW präsentierte. Krebs spielte die rund 80 PS Mehrleistung seines Wagens aus und erreichte mit 7.58 Minuten Bestzeit und damit Startplatz eins. Josef Schnitzer, der Vater des Wundermotors, der bei den beiden vorangegangenen Meisterschaftsläufen vorzeitig den Dienst quittiert hatte, zeigte sich befriedigt und gibt auch nach dem neuerlichen Krebs-Ausfall im Rennen die Hoffnung nicht auf: „Wenn ich einmal 14 Tage Zeit habe, um die letzten Anfälligkeiten des Motors auszuschalten, wird kein anderer mehr gewinnen."

Solange die von Harald Ertl und Albrecht Krebs pilotierten Schnitzer-Turbo noch an ihren eigenen Gebrechen scheitern, bestimmen das Geschehen die mit rund 300 PS starken Saugmotoren ausgerüsteten BMW 320, von denen neun Exemplare zum Ring-Kampf antraten. Immer ohnmächtiger gegen den von BMW getriebenen Aufwand wird dagegen das Ford Zakspeed-Team, der viermalige Meister des Championats. Während Hans Heyer und Armin Hahne auch noch am Nürburgring mit modifizierten Vorjahres-Escort starteten, laborierte die BMW-Konkurrenz bereits mit verschiedenartigen Front- und Heckspoiler-Varianten, die für noch bessere Zeiten der leistungs- und gewichtsmäßig bevorteilten Bayern-Wagen sorgten.

Daß die Bemühungen der BMW-Motorsport GmbH in erster Linie dem Werks-Junior-Team zugute kommen, steht für sämtliche private BMW-Starter außer Frage. Jörg Obermoser, in den Vorjahren erfolgreichster BMW-Pilot in Deutschland: „Ich traue mir zu, so schnell wie die Junioren zu fahren, wenn mein Auto ebenso gut ist. Beim jetzigen Stand der Dinge fehlen mir am Nürburgring aber noch sechs Sekunden."

Ganz anderer Ansicht ist dagegen Rennleiter Jochen Neerpasch, der behauptet, die Tuner mit dem gleichen Material zu versorgen wie sein Junior-Team: „Es sind oft auch Mängel in der Vorbereitung, die die privaten Autos langsamer machen", glaubt der Rennsport-Chef. Um diese Behauptung zu beweisen, will er sämtliche BMW 320-Piloten der Rennsportmeisterschaft zu Testfahrten mit den Werkswagen einladen.

Endlich soweit, um in die starke BMW-Phalanx einbrechen zu können, glaubt der Holländer Toine Hezemans zu sein, der mit seinem neu aufgebauten Escort am Nürburgring bereits bis auf 2,3 Sekunden an die Zeit seines Markenkollegen Hans Heyer herankam. Hezemans, früher Alfa-Werksfahrer und Tourenwagen-Europameister, seit fünf Monaten mit verbissenem Ehrgeiz an seinem Ford werkelnd, verlor über der Arbeit seinen hintergründigen Humor nicht. „Wenn der Escort beim vierten Lauf nicht vorne fährt, poliere ich ihn und zünde ihn an", hatte er anfangs der Saison versprochen. Nach seinem vierten Startplatz am Nürburgring sinnierte er an den Boxen: „Beim Kampf im Rennen darf ich keinen Gegner anfahren, sonst fällt mir die Kiste auseinander." Deshalb so glaubte er, sei es für ihn die beste Lösung, sich das Rennen im Rückspiegel seines Ford Escort zu betrachten.

Rund 600 Meter lang setzte Hezemans dieses Vorhaben beim Rennen in die Tat um, denn es war ihm gelungen, beim Start sämtliche Gegner zu narren und aus der zweiten Reihe an die Front zu kommen. Doch bereits im Verlauf der ersten Runde wurde er von Stuck, Cheever, Heyer, Winkelhock, Surer und Grohs überholt.

Spitzenreiter Stuck profitierte von den Uneinigkeiten im Verfolgerpulk, wo sich Hans Heyer der drei BMW-Junioren erwehren mußte. Bereits in der zweiten Runde fuhr dieses Quartett mit noch vollen Tanks Zeiten zwischen 8.03,8 und 8.04,5 Minuten, im Verlauf einer Nürburgring-

Ergebnisse

Division 1 (über 2000 cm³): 1. Wollek (Porsche 935/2), 7 Runden à 22,8 km = 159,6 km in 54.07,7 Minuten, Durchschnitt 177,18 km/h; 2. Stommelen (Porsche 935), 54.42,2; 3. Neuhaus (Porsche 935), 57.16,0; 4. Schenken (Porsche 935), 57.32,9; 5. Dören (Porsche RSR), 58.17,9.

Division 2 (bis 2000 cm³): 1. Stuck (BMW 320), 7 Runden in 56.53,8 Minuten Durchschnitt 168,50 km/h; 2. Surer (BMW 320), 57.00,3; 3. Cheever (BMW 320), 57.02,4; 4. Heyer (Ford Escort), 57.02,9; 5. Hezemans (Ford Escort), 57.39,7.

Stand der Deutschen Rennsportmeisterschaft: 1. Surer, Wollek je 47 Punkte; 3. Heyer, Stuck je 40; 5. Schurti 36; 6. Stommelen 35.



Umrundung tauschte man die Plätze unzählige Male. Harald Grohs, der auf Rang sechs folgte und die Rangeleien des Quartetts Heyer, Winkelhock, Surer und Cheever beobachtete: „Meine Hochachtung vor Hans Heyer – was die drei BMW-Jungs mit dem alles anstellten . . ." Zwei Runden vor Schluß geriet Grohs von der Strecke: „Entweder war ich zu schnell, oder ich bin auf den Plastikteilen, die Heyer nach Feindberührung verloren hat, ausgerutscht", meinte er zum zweiten Ausfall hintereinander am Nürburgring.

Auch BMW-Junior Manfred Winkelhock, der nur zwei Zehntel unter dem neuen Rundenrekord von Marc Surer (8.03,6 min) geblieben war, donnerte ins Aus. „Plattfuß vorne rechts in der Arembergkurve, deshalb rauschte ich in die Fangzäune", berichtete der 25jährige schwäbische Newcomer.

Während Stuck zehn Sekunden Vorsprung herausfuhr, hängte das verbleibende Duo des Junior-Teams den Ford-Rivalen Heyer ab und sorgte für einen BMW-Dreifach-Sieg. Hans Heyer: „Bei mir löste sich eine Halterung der Lenksäule und fiel unter das Gaspedal, deshalb konnte ich nicht mehr beschleunigen, sonst wäre ich noch Dritter geworden." Sein Escort sah im Ziel genauso ramponiert aus wie die BMW des Zweitplacierten Surer und des Dritten Cheever.

Ronnie Peterson, der beim zweiten Meisterschaftslauf am Nürburgring noch mit 8.11,1 Minuten Startplatz eins belegt hatte, war beim Training zum Eifelrennen 1,5 Sekunden über dieser Zeit geblieben und fand sich auf dem zehnten Startplatz wieder: „Das gibt's doch nicht, vor vier Wochen wäre ich mit dieser Zeit noch Zweiter gewesen", wunderte sich der Schwede. Auch im Rennen vermochte der Formel 1-Mann mit dem Hohmann-BMW nicht zu glänzen. Der Werks-Motor, den sich Peterson nach dem Training bei Jochen Neerpasch besorgt hatte, verendete bereits in der ersten Renn-Runde.

Genauso weit wie Peterson kam der Ulmer BMW 320-Privatfahrer Andreas Schall, der mit defektem Getriebe scheiterte: „Im letzten Jahr habe ich keinen einzigen Geriebeschaden gehabt und hier je einen im Training und im Rennen", resümierte der Privatier enttäuscht.

Armin Hahne landete hinter Jörg Obermoser (Warsteiner-BMW) auf Rang sieben und absolvierte damit eine bravouröse Leistung: Schon nach drei Runden mußte er auf den dritten und vierten Gang seines technisch unterlegenen Zakspeed-Escort verzichten, anschließend floß heißes Öl über seine Beine: „Ich bin nur noch so auf den Pedalen rumgerutscht und nahezu in dem Gestank erstickt", berichtete der 21jährige Ford-Junior, der auf besseres Material hofft, um endlich zeigen zu können, daß er so schnell wie die Konkurrenz sein kann. Willy Maurer, 25jähriger Junior-Chef des Likör-Herstellers und Zakspeed-Sponsors Mampe, hofft gleiches: „So kann das bei Ford ja nicht weitergehen."

Mit weniger Zweikämpfen und Beulen sicherten sich am Nürburgring die Starter der großen Division ihre Punkte, wobei die fahrerischen Leistungen des Trios Bob Wollek, Manfred Schurti und Rolf Stommelen sicherlich nicht minder als die der Zweiliter-Konkurrenz zu bewerten sind.

Wollek bewies im brandneuen Kremer-Porsche turbo, daß der erfolgreiche Kölner Tuner mit seinem neuen Wunderauto einen Glücksgriff getan hat. In eigener Regie baute die kleine Kremer-Truppe den 935 auf und spendierte dem 250 000 Mark-Auto technische Finessen und aerodynamische Neuerungen, die den Wagen auf Anhieb schneller machten als die im Werk gekauften Porsche 935 des Loos- und Moritz-Teams. Wollek sicherte sich sowohl Startplatz eins als auch den Sieg bei seiner Jungfernfahrt in dem von Vaillant gesponserten 680 PS-Wagen.

Rolf Stommelen, der Zweitplacierte im Porsche 935 von Georg Loos, mußte sich bis ins Ziel 34,5 Sekunden von Wollek abnehmen lassen, der Drittplacierte, Jürgen Neuhaus, rettete seinen waidwunden Porsche 935 mit über drei Minuten Rückstand ins Ziel. Er durfte sich aber dennoch genauso wie sein Sponsor Möbel-Franz über dieses Resultat freuen, das nur durch den Ausfall von Manfred Schurti im Jägermeister Max Moritz-Porsche möglich geworden war. An zweiter Stelle liegend mußte Schurti mit Problemen am Turbolader an die Boxen, konnte aber weiterfahren und sicherte sich mit dem zehnten Platz immerhin noch einen Meisterschaftspunkt.

Das Los der Division 1 ist es in diesem Jahr, im Schatten der Zweiliter-Autos zu stehen. Während die Division 1 derzeit nur vier bis fünf optimale Porsche 935 mobilisiert, konzentriert sich das Interesse in der Rennsportmeisterschaft weiterhin auf den Zweikampf in der Division 2 zwischen BMW und Ford, wo es nach drei Läufen drei zu null für die Bayern steht. Was den Fußballern aus München seit geraumer Zeit versagt bleibt, karren die Motorsport-Bayern in den Freistaat – neben der Ehr' in drei Rennsportmeisterschaftsläufen immerhin rund 20 000 Mark Preisgeld. *Norbert Haug*





'ird immer schneller: Hezemans im Grab-Escort (oben). Spaß trotz Rivalität: Heyer (links Mitte) mit Konkurrent Krebs eim Mampe-Umrunk. Ehrgeiziger Junior: Cheever (oben links). Bisng wenig Erfolge: bermoser (rechts).

Das nächste Heft erscheint am Mittwoch, 25. Mai





Adel verpflichtet

Ob Rolls-Royce wirklich – wie seine Werbestrategen stets behaupten – die besten Autos der Welt baut, untersucht ein umfangreicher Report über die britische Exclusiv-Firma im nächsten Heft.

Die neuen großen BMW-Modelle

Im Herbst werden die großen BMW-Limousinen abgelöst. auto motor und sport hat die neuen Modelle der Siebener-Reihe schon gefahren.





BMW Touring

Als Pendant zur sportlichen R 100 RS bietet BMW die 100/7 mit Touring-Paket an. Klaus Westrup stellt das Reise-Motorrad vor.

Sand im Getriebe

Um neue Pisten zwischen dem Suezkanal und Afrikas Westküste zu finden, durchquerte eine Truppe von 40 Männern in sieben Renault-Lastwagen die Wüste. Ein Farbbericht schildert den Trip, der zwei Monate dauerte.



Neu: Matra-Simca Rancho

Ein Range Rover des kleinen Mannes ist der neue Matra-Simca Rancho, der im nächsten Heft vorgestellt wird.



Kaufhaus-Öl: zweite Wahl?

Mit preiswerten Öl-Angeboten aus Kaufhäusern und Supermärkten beschäftigt sich ein ausführlicher Bericht.

Großer Leser-Wettbewerb

Gesucht: die besten Auto-Kenner
Im nächsten Heft: Folge 1



2. Preis: BMW R 100 RS 3. Preis: Renault 4 Safari 4. Preis: Yamaha DT 400

1. Preis: VW Cabrio
im Wert von 35 000 Mark



CAR - TOON

auto motor und sport

Windige Sache

1



2



3



Genuß im Stil der neuen Zeit

Extra-leicht mit viel Geschmack

KRISTINUS

Lord

EXTRA

IM RAUCH NIKOTINARM

AROMAREICH

Z 9/77

Deutschlands beliebteste Extra-Leicht-Cigarette

Nikotin 0,5 mg - Kondensat 11 mg
Durchschnittswerte nach DIN